A historical map of the Warsaw Railway (Варшавской железной дороге) in 1864. The map shows a network of railway lines connecting various stations and towns in the region. Major stations like Ostrołęka, Warszawa, and Mazowiec are visible. The map is overlaid with large, bold, black text that reads "170 лет Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороге".

**170 лет  
Санкт-Петербурго-  
Варшавской железной  
дороге**

15 февраля 1851 года состоялось Высочайшее повеление о постройке средствами казны Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги. Главное руководство этим строительством было возложено на Главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями генерал-майора Э. И. Герстфельда, помощником к нему был назначен С. В. Кербедз - выпускник Петербургского института Корпуса инженеров путей сообщения.

На Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороге он проектировал и строил мосты через реки Луга и Великую. Начальником I отделения стал инженер-подполковник Граве I, производство изысканий было поручено инженерам И. П. Павловскому и Н. Н. Петерсу, главным архитектором был назначен К. А. Скаржинский.



Э. И. Герстфельд (1798-1878)  
Военный инженер, ж.д. строи-  
Строитель, администратор, начальник  
Управления строительства Санкт-Петербурго-  
Варшавской железной дороги, генерал-майор



С. В. Кербедз (1810-1899)  
Видный ученый в области мостострое-  
ния, профессор Института инженеров путей сообщения.  
Автор проектов уникальных металлических мостов  
через реки Лугу и Вислу.

Дорога строилась одновременно в двух направлениях. 12 сентября 1853 года было объявлено положение о движении поездов по Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороге, а 1 ноября этого же года открылось движение на участке от Петербурга до Гатчины длиной 43 километра. Одновременно с началом строительства дороги стали строить и вокзал в Петербурге. Над центральным входом его был этаж с двухскатной крышей типа мезонина и флагштоками на лицевом и дворовом фасадах.

В центре помимо лестницы были устроены боковые пандусы для въезда экипажей, а по обеим сторонам здания высились кирпичные заборы с большим количеством лепных украшений и воротными проездами. (Здание построено по проекту К.А. Скаржинского, по некоторым сведениям, совместно с Н. Л. Бенуа). Это здание просуществовало недолго, переустройство вокзала началось после 1855 года.

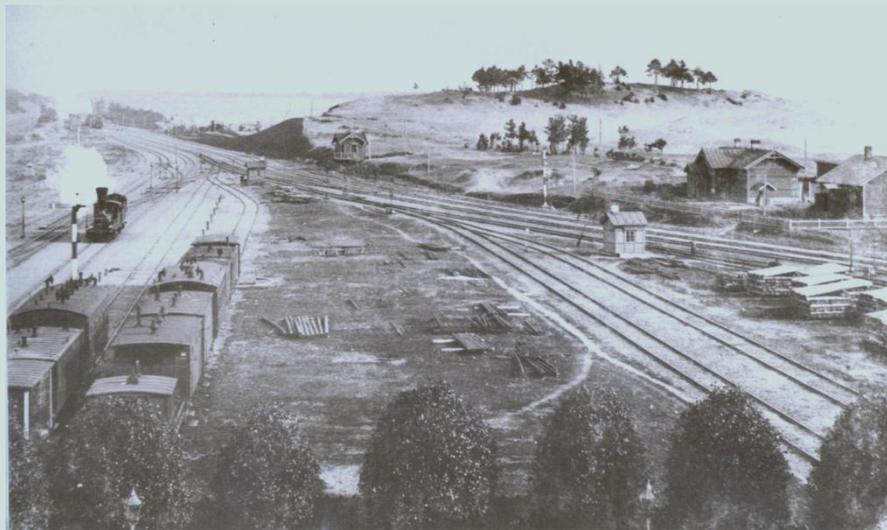


Первое здание Варшавского вокзала в Санкт-Петербурге.  
Рисунок Грейма. 1850-е

**25 февраля 1851 года Главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями генерал-адъютант Клейнмихель отдает распоряжение:**

- «1. Железную дорогу к Варшаве вести по направлению от Санкт-Петербурга через Гатчино, Лугу, Псков, Остров, Динабург, Вильно, Гродно и Белосток.**
- 2. Дорогу эту именовать Санкт-Петербурго-Варшавской железной дорогой».**

**Одновременно с дорогой стали строить вокзалы в Петербурге и на станциях, вагонные и локомотивные депо («сарай»), жилые дома для рабочих и служащих дороги, различные подсобные помещения и мастерские. Главным архитектором по строительству станционных зданий назначается академик К. Скаржинский.**



**Общий вид ст. Двинск, разветвление на пассажирскую и товарную станции**

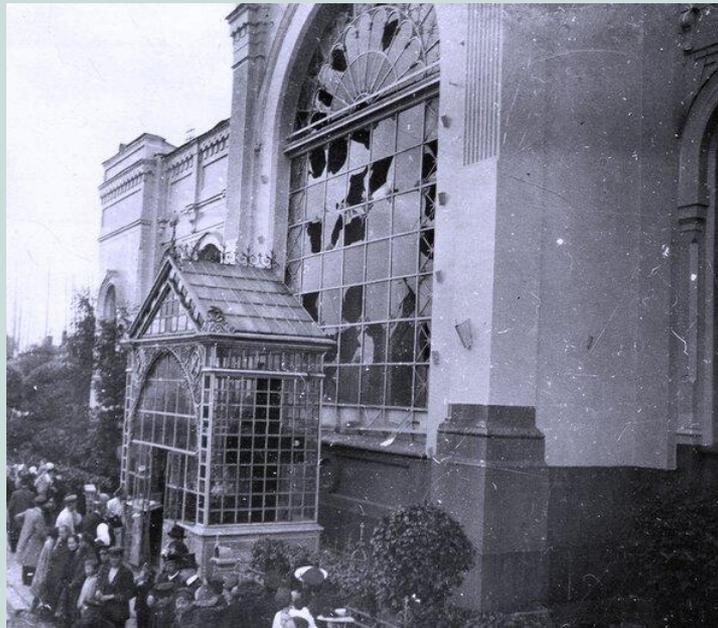


**Металлический навес над платформой и путями на ст. Гатчина**

17 октября 1901 г. перед витражным окном на главном фасаде Варшавского вокзала была установлена икона Спасителя, протягивающего руку утопающему апостолу Петру, худ. И. А. Коркин. Образ этот в массивном гранитном киоте и на гранитном же фундаменте появился здесь в память о чудесном спасении Царской семьи во время железнодорожного крушения в Борках под Харьковом.

В 1902 г. была сооружена часовня-шатер из стекла и металла, по проекту Н. П. Нечаева.

В феврале 1918-го экстренный поезд N 401 в составе паровоза и одного вагона повез курьера Ленина Г. Чичерина для подписания Брестского мира. В советское время вокзал изменил свой облик. На месте поставленной в начале века перед входом часовни возник памятник В. И. Ленину (арх.Н.Томский).



Часовня-шатер



Варшавский вокзал в Санкт-Петербурге.  
1998 год

**Петербург—Варшавская железная дорога открывалась участками:**

**Гатчина—Луга — в декабре 1857 года, Луга—Псков — в феврале 1859 года, Псков—Остров и Остров—Динабург —соответственно, в январе и ноябре 1860, Ковно—Вербжолово — в апреле 1861-го и наконец Динабург—Ковно и Ландаварово— Варшава — в марте и декабре 1862 года.**

**С открытием движения на последнем из указанных участков началось сквозное движение на всей линии. Это событие оказало огромное влияние на экономическое развитие района, обслуживаемого дорогой. Так, если пассажирские перевозки в 1862 году составили 692 тысячи человек, то к 1912-му уже 8,4 миллиона, то есть выросли в 12 раз. Объем грузовых перевозок в начальном периоде составлял свыше 18 млн.пудов, к 1912 году вырос почти в 20 раз.**



**Вокзал в Луге**

Вагонный подвижной состав в основном представлялся продукцией заграничного рынка, являясь изделием заводов Пфлюга и Лауэнштейна, Пауэльса, Гюльо, Жанена и др. До 1888 года классные вагоны освещались стеариновыми свечами, установленными либо в настенных фонарях, либо в потолочных плафонах.

Отопление вагонов в первые годы производилось посредством кирпичных грелок, затем устанавливаются особого типа изразцовые сухие печи, которые вскоре заменяются на железные и чугунные. И с 1884 года на дороге стало вводиться водяное отопление.



Поезда Варшавской линии отличались удобными и богато обставленными вагонами, которые в первую очередь предназначались для пассажиров первого класса. По этой дороге ходил императорский поезд и ряд «семейных» составов, принадлежавших самым богатым и влиятельным российским фамилиям.



**Панарский тоннель**



**Ковенский тоннель**

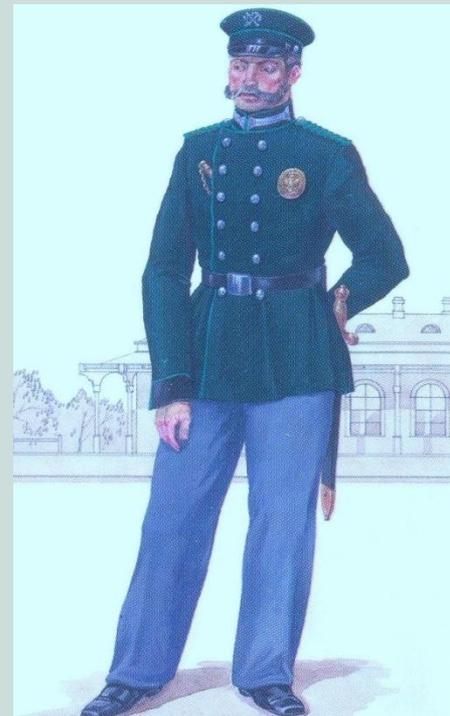
На Петербурго-Варшавской железной дороге впервые в России были построены железнодорожные тоннели. Это Панарский (Виленский) и Ковенский двухпутные тоннели длиной 427 и 1280 метров с кирпичной отделкой. Механическая лаборатория Института инженеров путей сообщения произвела опыты «над прочным сопротивлением кирпича» и установила требования, которым он должен удовлетворять для возведения свода тоннелей. Строительством Ковенского тоннели являлся инженер путей сообщения Г. Перрот, который сам, по своей методике, произвел статистические расчеты тоннельных сводов.

В первые годы работы Санкт-Петербурго—Варшавской железной дороги регулирование движения поездов осуществлялось посредством телеграфной связи. Первая линия начала работать на участке Петербург—Гатчина в 1855 году, оборудована была берлинской фирмой Сименс и Гальске, а для передачи сигналов использовались аппараты Морзе. С увеличением числа поездов стала применяться жезловая и блокировочная системы сигнализации.

В связи с тем, что Главное Общество Российских железных дорог финансировалось в основном французскими банками, оттуда переносятся в Россию многие порядки и правила, в частности, организация и тарифное дело, заимствуются элементы форменной одежды служащих: эмблемы, кокарды и т.д.



Кокарды на фуражку служащих  
Варшавской железной дороги



*Обер-кондуктор  
С.-Пд. Варшавской и Николаевской железных дорог  
1855 год*



**Вильна. 658 верста. Вид на водонапорную башню  
Виолиема**



**Витебская губерния. Станция Корсовка.  
376 верста. Вид пассажирского здания на  
станции.**



**Псковская губерния. Между Торошино и  
Псковом. Вид железнодорожного моста через  
Пскову на 245-й версте**

В советское время с Варшавского вокзала поезда ходили и в Прибалтику, и в западную Украину, а чуть позже его соединили с веткой соседнего Балтийского вокзала. Из-за развала СССР пассажирооборот заметно снизился, и вокзал стал принимать в разы меньше поездов из Европы, и в основном, с его платформы отправлялись только пригородные поезда.

Планирующемуся расширению застройки Ленинграда также мешало здание вокзала, которое даже собирались снести, но на вокзале провели реконструкцию, а позднее закрыли его, переведя с 15 октября 2001 года оставшиеся поезда дальнего следования на Витебский вокзал, а пригородные составы — на Балтийский.

В том же году на Варшавском вокзале открыли Музей железнодорожной техники: паровозы, тепловозы, электровозы, военная и другая уникальная техника периода XIX — XX века, локомотивы и вагоны производства европейских стран. Но через 15 лет музей решено было передать Балтийскому вокзалу, возможно из-за удобной локации. После переезда музея все подъездные железнодорожные пути к бывшему Варшавскому вокзалу окончательно демонтировали в 2017 году.



## Литература

1. Русский железнодорожный мундир: Набор открыток / худ. О. А. Сокруто ; авт. предисл. М. А. Балтрашевич. - М. : Железнодорожное дело, 2000. - 16 отд. л. : все цв. ил.
2. Головачов, А. А. История железнодорожного дела в России [Текст] / А. А. Головачов. - Санкт-Петербург : 1881 (Типография Р. Голике, Невский, 106). - 404 с. : табл. Глава 1. История сооружения Царскосельской, Николаевской и 1-го участка Варшавской железных дорог. - С. 10-118
3. Центральный музей Октябрьской железной дороги. XX лет [Текст] : Сб. тр. науч. сотрудников музея / ; сост. М. А. Балтрашевич ; ЦМОЖД. - СПб. : 1998. - 212 с. - Загл. обл. : XX лет ЦМОЖД.
4. Петербург - центр промышленности и инженерного искусства: Материалы научных конференций. - СПб. : Норинт, 2003. - 223 с. : ил. Ильин, Ю. Л. Основные этапы истории Варшавского вокзала. - С. 49-55
5. Из истории железных дорог Псковского края : сб. тр. сотрудников музея / З. П. Иванова, Р. Н. Королькова ; сост. Р. Н. Королькова ; Псковский железнодорожный музей. - Псков : 2003. - 197с. ил. : ил, табл. - Строительство железной дороги Петербург - Варшава (1851-1862 гг.). - С. 11-15
6. От Царскосельской до Октябрьской. История. Развитие. Перспективы / Ред. Г. П. Комаров и др. – Санкт-Петербург : Лики России, 2003. – 240 с.