



22 февраля 2013 Россия отмечает четырехсотлетие дома Романовых. Династия, правившая около трехсот лет, внесла огромный вклад в историю, культуру и развитие страны.



21.02.(3.03) 1613 г. выбранный Земским собором на царствование 16-летний **Михаил Фёдорович** стал родоначальником династии Романовых.

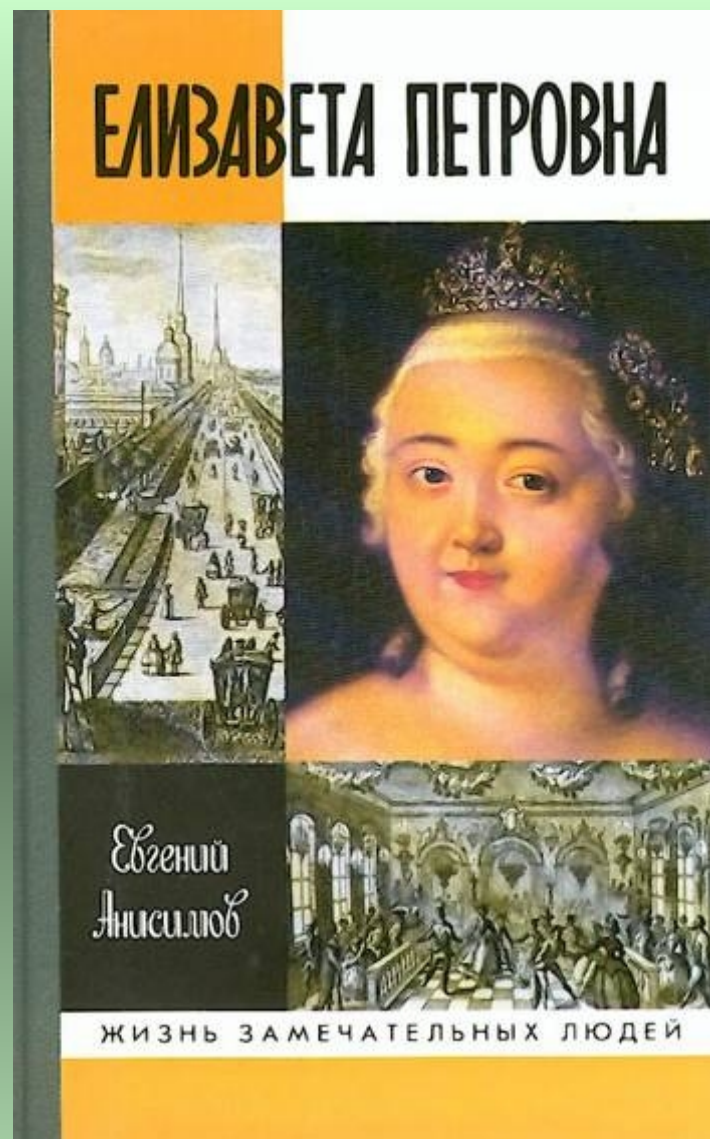
В его царствование в стране начали зарождаться буржуазные отношения, в результате усиления централизации в России расширилась сеть дорог, появилась почта («ямская гоньба»), в крупных городах стали мостить улицы камнем.



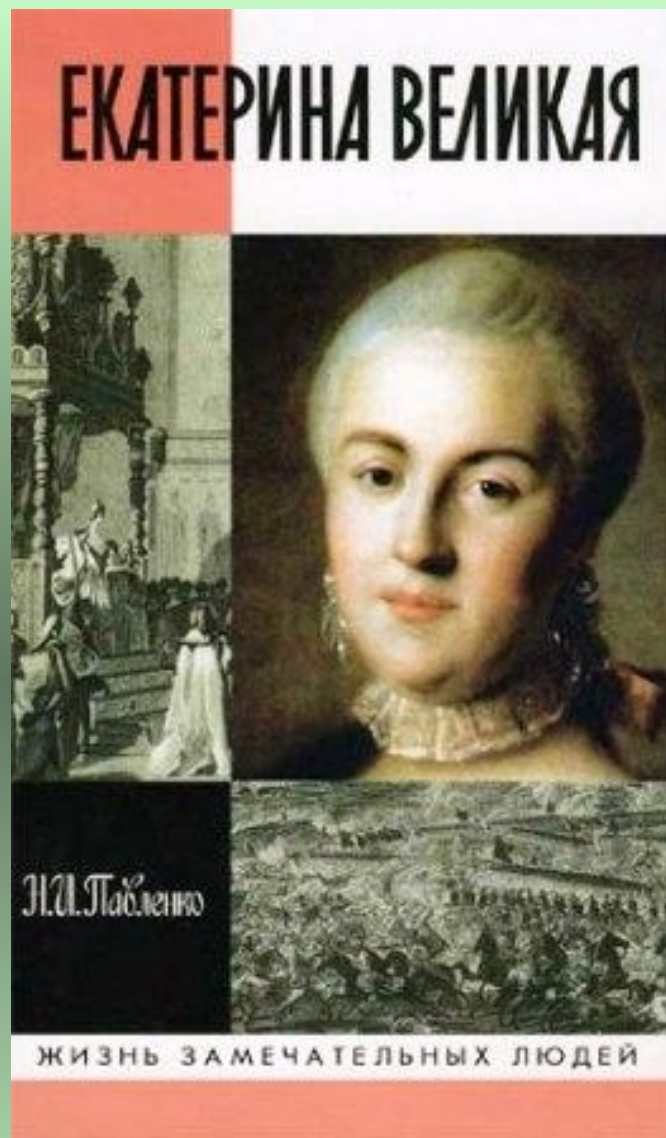
При **Петре I** большое значение для развития дорог имело строительство Санкт-Петербурга, где прокладывались широкие проспекты, имевшие торцовые и брусчатые мостовые. В 1722 г. вышел Сенатский указ о сооружении «перспективной» дороги Санкт-Петербург – Москва, положивший начало планомерному и технически грамотному дорожному строительству в России.

ТРИ ВЕКА ПЕТЕРБУРГСКИХ ДОРОГ





В годы правления императрицы **Елизаветы Петровны** были созданы 10 округов, в которых велись плановые дорожно-строительные работы. Длина всех дорог в России в середине XVIII века достигла 17000 км и распространилась на Сибирь.



Екатерина II в своей политике отстаивала необходимость развития промышленности и торговли, строительства новых городов и укрепления сети дорог.



Император **Павел I** учредил департамент водных коммуникаций, который занимался также и сухопутными путями сообщения.



Император **Александр I** (1801-1825) много заботился о дорожном строительстве, в 1809 г. учредил Управление водяными и сухопутными сообщениями. Тогда же было основано первое специальное учебное заведение – Институт корпуса инженеров путей сообщения.

25.12. 1812 г. (после смерти Георга Ольденбургского) Александр I подписал Указ генералу Деволанту, в котором говорилось: «Институт же путей сообщения будет состоять под непосредственным моим началом».

Т 44293-4(2010)

ИЗВЕСТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ



ВЫПУСК 4

Санкт-Петербург
2010

Александр I

В. Е. Павлов

ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР I И ИНСТИТУТ КОРПУСА
ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Возникновение и становление первого транспортного вуза России является неоспоримой заслугой императора Александра I. Новые реформы, способствующие выводу России из кризиса, отражали весь спектр государственной деятельности Александра I. Компьютеры этой тенденции Институт Корпуса инженеров путей сообщения получил государственную поддержку для дальнейшего развития, так как на тот период в России отсутствовали транспортные коммуникации, удовлетворяющие требованиям времени.

реформы, Александр I, пути сообщения, Институт, Бетанкур.

31 мая 1824 года император Александр I впервые посетил и осмотрел Институт Корпуса инженеров путей сообщения. В специальном рескрипте он выразил герцогу Вюртембергскому, Главному управляющему путей сообщения, свое удовольствие за увиденный в Институте порядок. А. Бетанкура уже не было в свите императора, так как 4 февраля 1824 года он был уволен от дел по Институту, его обязанности исполнял П. П. Базен. Естественно, всё то, что увидел император, было наследием деятельности Бетанкура, однако благодарности первый директор Института так и не дождался. 14 июля 1824 г. А. Бетанкур скончался.

Со смертью Бетанкура окончилась «блестящая юность Института», как отметил А. М. Ларионов в «Истории Института инженеров путей сообщения императора Александра I за первое столетие его существования (1810–1910)».

12 декабря 1877 года приказом Министра путей сообщения К. Н. Посьета «в ознаменование столетней годовщины со дня рождения блаженной памяти императора Александра I, основателя Института инженеров путей сообщения», Институту с соизволения Александра II было присвоено новое наименование: «Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I».

Для нас, спустя много лет после этого события, представляет интерес обратиться к неординарной личности Александра I, к его жизни и деятельности, связанной с нашим высшим учебным заведением.

Само рождение Александра Павловича 12 декабря 1777 года было замечательным событием: впервые после Петра Великого родился сын у наследника престола, беспорочного претендента на императорский трон. При крещении мальчика нарекли Александром (при согласии Павла Петровича

№ 66.

Божією милостію
Мы Александръ первый,
Императоръ и Самодержецъ
Всероссійскій.

И пріица, и пріица и пріица.

Съ самимъ воступленіемъ Нашего по-
престоль воедмашаго пожеланію Намъ оу-
щисно было къ толку, тѣмъ, усовершенія и
дополненія существующаго для пользы общественной
упрежденія, оукупить подданнѣмъ Нашимъ
всѣмъ способъ къ собственному ихъ благоденію,
къ приумноженію Государственнаго
благотѣнства и къ славу нашей Имперіи.

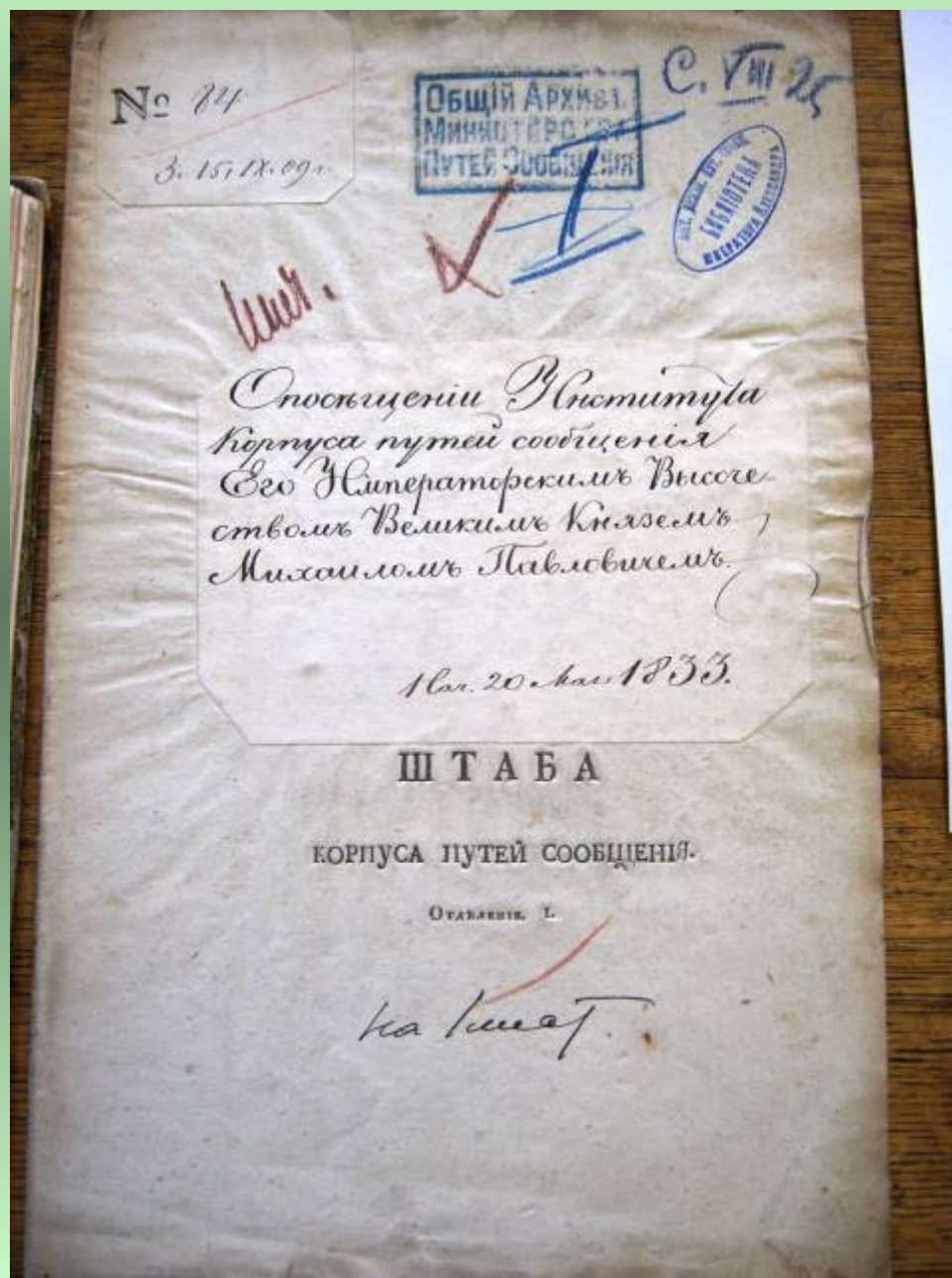
Находя, что уступчивость многозначна-
нѣмъ и удобнѣмъ сообщеній съ Государствомъ,
только въ ширинѣ и оулучшеніи тѣмъ
различными провозвѣдѣніемъ, составляють
одну изъ важнѣйшихъ частей управленія,
и съ тѣмъ оулучшеніемъ оулучшеніемъ
решъ, что распространеніи земледѣлія и про-
мышленности, возрастаніемъ населенія Сто-
лицы и движеньемъ внутреннею и оуличною
торговли превосходить уже и оулучшеніемъ

Императоръ Александръ первый. 1809 года
№ 1. Высочайше оуказомъ 23 ноября 1809

Указ об учреждении Института корпуса инженеров путей сообщения

Члены императорской фамилии уделяли Институту корпуса инженеров путей сообщения постоянное внимание и нередко посещали его лично. Так, Александр I посещал Институт 31 мая 1824 г., 10 марта 1842 г. В Институте бывал и император Николай Павлович. 14 января 1857 г. в Институт приехал император Александр Николаевич - посетил столовую, гимнастический зал, библиотеку, классные комнаты, спальни, музей и лаборатории. 9 декабря 1874 г. император Александр II вторично побывал в институте. 8 апреля 1876 г. в Зимнем дворце впервые состоялся осмотр государем императором лучших проектов студентов V курса, представленных лично их авторами.

Отчеты о некоторых из этих посещений сохранились в фондах библиотеки.



Константину Николаевичу
Поветъ въ знакъ памяти
и глубокаго уваженія.

Я. П. 65.

Библиотека Н. Н. Повета.

АМУ
И
УЗБОЙ

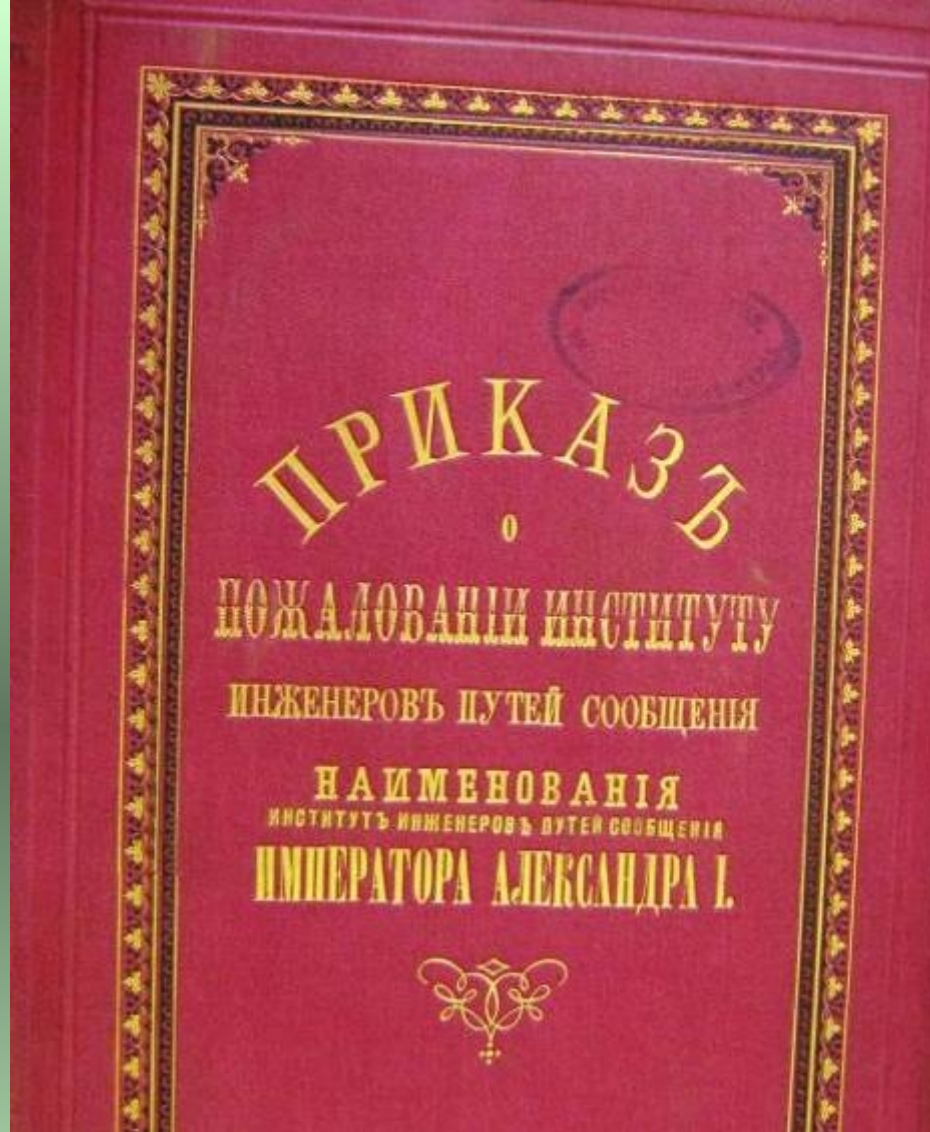


Великий князь Николай

9 мая 1879 года.

Самара

Книга с автографом Великого князя Николая
из фонда библиотеки ПГУПС.



В 1877 г. в ознаменование 100-летней годовщины со дня рождения Александра I, основателя Института инженеров путей сообщения, государь император Александр II повелел присвоить Институту имя Александра I.

Александр III поддержал идею устройства общежития при институте (работы начаты в 1893г.), разрешил произвести сбор пожертвований для этой цели и присвоить общежитию наименование «Николаевское имени августейшего Председателя Комитета Сибирской железной дороги общежитие студентов ИИПС Императора Александра I».

В 1902 г. открылся при институте «Музей ведомства путей сообщения имени Императора Николая I». Музей был основан в ознаменование 100-летия Николая I - основателя русской железнодорожной сети.

14.01.1904 г. институт посетил Великий князь Михаил Александрович (брат Николая II), осмотрел институт и музей.



При Николае I впервые в истории Российской империи в стране начала формироваться технически передовая и конкурентоспособная промышленность.

Император Николай I —
основатель железных дорог России

Казалось бы, еще в детстве, когда восторженно рассуждал о «паровом локомотиве» и «интересности» вояжирования в страну, колесившую различные железнодрожные дуги, «автоматически» достойно звать себя «сыном или инженером путей сообщения, посвятившим себя делу служения этой великой отрасли».

[illegible]

Может, искусство «интерактивная» штука, что и действительно писать ее стоит? Сами в «Энциклопедическом словаре». Также есть, но опять слишком уж неграмотно, что и в словаре коротко, приведен дословно: Николай И (1796–1855). Российский император с 1825, третий сын Павла I. Поднял восстание декабристов, создал «Третье отделение» (политическая полиция для борьбы с революционным движением), жестоко преследовал способных людей (Павлов, Лермонтов, Герцен, Шевченко и др.). Выступал как «жангаризм Европы», разработал военное востание в 1830–1831 гг. в разгласили в Венгрии 1848–1849 гг.». Более на слова. Соинтерактив, что только этот он отличился за 30 лет правления России. В «Малой Советской Энциклопедии» не до слова, хотя чуть-чуть подробнее: «принимал жестокие меры к опроще самодержавия и крепостного права». И опять на слова о развитии России, ее экономике, культуре. В «Большой Советской Энциклопедии» (1974 г.) еще чуть подробнее: «Вступил на трон, разгромил последние остатки декабристов. По характеру был жесток и деспотичен. Господствовали казнь и репрессии народа. Наиболее значимые приказы: «Третьему отделению» — тайная полиция». И только в энциклопедии «Энциклопедический словарь» (1994 г.) нашлось, что Николай I «почетный член Императорской Академии наук. При нем был составлен «Свод законов Российской Империи», орденами и высшими наградами и системы (третье отделение), усилена цензура. В области внешней деятельности добился успехов в объединении, результатом которого явилось создание международных и коммерческих союзов, организация промышленных выставок, создание промышленных предприятий на Урале и Алтае, открытие новых технических учебных заведений, строительство железнодорожных объектов, в том числе началось строительство железной дороги (Нижегородская, Петербург–Московская). Наконец-то. Значит, не так уж все безнадежно, было и познание, и обучение; можно бороться дальше...

Но первый шаг квант в официальной (Энциклопедической), да и общепопулярной литературе даны в Исламе I, к сожалению, излагается не просто кратко, а до обильного односторонности, в адресе, но истинности теистическому и не объективно. Между тем в историческом и научной литературе по этому, как и все, что он делал, (в все история XIX в.) отражается с большой полнотой, но истинности характерными деталями, систематическим живым интересе. А как иначе — это «лучший строитель», но должен быть все и как можно лучше и больше...

Итак, Революция Николай Павловича...

Итак, Романов Николай Павлович — император Всероссийский Николай I — родился 25 июня 1796 г. в Царском Селе, третий сын императора Павла I, после Александра (будущего императора) и Константина. Вступил на престол 19 ноября 1825 г. после внезапной смерти

выпестератора Ахмедовара I в Таганроге. (Хотя ислама является для него лишь мнением, что он не уверял, а скорее всего лишь в обиход старца Фиделя Кузнецова, появившегося в Сибири в 1836 г., проживавшего в разных местах и умершего в 1864 г. близ Томска на занятиях кулака Хромов. В это время не только в природе, но и в высших кругах, включая царскую семью и императрицу Александру III — внука Николая I. В это время и 2. М. Толстой достигший в 1905 г. наз. «Посмертному» таганрогскому старцу Кузнецову.)



Визначення 1 (М.П.Романов)
(1796—1855)

Вступлению Николая I на царский престол предшествовали и интересные, и трагические события. Поскольку у скончавшегося Александра I детей не было, на царство после него должен был вступить его старший брат Константин, но тот женился на особе «неарийской крови» (польской графине Юлиане Грудзинской), что по закону лишало его права на престол. И он, будучи главнокомандующим польской армией и фактиче-
 царь в Польше, вы-

Иванов И. (М.П. Романов)
(1796—1855)

к приёме створился там войско. Иерархию войско и нежелания им присягать ему Николай I воевал митрополитов сибирского Серафима и митрополита Казанского и Галицкого Емилианова и уговорами. Митрополит Серафим «в утешение царю» писал, но царство: восставшие потребовали от митрополитов «свое дело, обратили их и отослали прочь».

Иерарх-губернатор, герой войны 1812 г. граф Милорадович с таким же отпором, но падает, сраженный пулей Казанского. Стрельба усиливается, и идет в атаку, но восставшие отражают ее. И тогда Николай I, которому известности, включая даже царевича, решает прибегнуть к последнему. Он собирает предание ему войско, выстроив преподобные сестры

Решение о строительстве первой в России железной дороги от Петербурга до Царского села принял царь Николай I в 1836 году. Царь не просто уделял много внимания строящейся дороге - он стал и первым ее пассажиром.

ОКТАБРЬСКАЯ
МАГИСТРАЛЬ

8 ИЮНЯ 2012 ГОДА, № 22 (14317)

К 175-летию железных дорог России

О пользе поездок в Англию, или Первый паровозный кочегар

Началу создания железных дорог в нашей стране мы обязаны прежде всего Державной воле императора Николая I

Летом 1816 года юный император, великий князь Николай Павлович совершил поездку по губерниям России и получил наглядное представление о внутреннем состоянии и проблемах своей страны. А осенью началось его длительное загранчужое путешествие с целью ознакомления с политическим и государственным устройством Англии, с её успехами в промышленности, торговле и военном деле.

Эта передовая страна произвела на молодого князя неизгладимое впечатление. Почти два месяца он добирался до Лондона. В путь будущий император отправился из Павловска 13 сентября 1816 года, а вернулся в Петербург 27 апреля 1817-го. Семь дней делегация, в которую входили генерал-адъютант П.В. Голенищев-Кутузов, кавалеры И.Ф. Саврасов и Г.А. Глинки, доктор Крейтон, барон П.А. Николай, ранее служивший в посольстве в Лондоне при графе С.Р. Воронцове, добиралась до Берлина. Здесь она задержалась на три недели. 5 ноября вечером Николай Павлович и сопровождавшие его лица прибыли в Кале. На



Великий князь Николай Павлович.
Портрет работы Рахитова, 1821 г.

голландской яхте Royal Sovereign он с делегацией пересёк Ла-Манш и высадился в устье Темзы в Диле. 9 ноября был уже в Лондоне. Четырёхмесячное

пребывание великого князя в Англии прошло в разъездах, Николай внимательно знакомился с разными областями жизни этой отличной от всей Европы страны. Будущий император добросовестно осматривал промышленные предприятия Лондона, Бирмингема, Манчестера, посетил самые крупные порты: Ливерпуль, Плимут и Портсмут. Кроме того, совершил поездку в Шотландию, побывал в Эдинбурге и Глазго. Здесь он познакомился с молодым Вальтером Скоттом, который в его честь даже сочинил оду на музыку Гайдна. Четыре дня в начале января 1817 года Николай Павлович провёл у принца-регента Георгия, участвовал во всех организуемых во дворце балах и приёмах. По словам одного из современников, Николай, «необыкновенно красивый, пленительный молодой человек», «привёл английское общество в удивление своей изысканной вежливостью с дамами и спартанской простотой образа жизни». Великий князь, по словам сопровождавшего его И.Ф. Саврасова, не оставил своим вниманием ни

одного предмета, того заслуживавшего. Путешествуя по северо-восточным районам Англии, он по достоинству оценил паровозы, созданные уже в это время Джорджем Стефенсоном, старшим механиком Келлингвортских шахт, которые использовались для доставки угля. Имеется полулегендарная история о том, что Стефенсон пригласил Николая на платформу локомотива и тот бросил в топку несколько лопат угля. Так будущий император стал первым русским кочегаром.

Безусловно, полученные тогда впечатлений навсегда остались в памяти Николая I, имевшего прекрасное военно-инженерное образование. Когда в 1835 году Ф.А. Герстнер подал царю записку с проектом строительства в России железных дорог, тот уже склонился к мнению об их необходимости и в беседе с инженером из Австрии произнёс: «Я верю, что можем строить в России железные дороги».

Подготовила Татьяна Александрович,
общественный корреспондент «ОМ»

Адрес Редакции: СПб., Пантелеймоновская, 2.

Отвественный Редактор А. Горчаков

Профессиональный праздник День железнодорожника отмечался с 1896 по 1917 г. 1(25) июня - в день рождения Николая I, основателя железных дорог в России.

СООРУЖЕНІЕ
ИМПЕРАТОРСКАГО ПУТИ

МЕЖДУ

С. Петербургомъ и Царскимъ Селомъ

1900/1901

Также особо должна быть отмечена забота Николая I о бережном сохранении в людской памяти славных дат и героических событий истории Отечества. Изучению древностей способствовал указ императора Николая I от 30.05. 1826 г.

«О доставлении сведений о достопамятных вещах, принадлежавших императорской фамилии». На основе этих материалов, собранных МВД были выпущены альбомы А.Г. Глаголина, Ф.Г. Солнцева, Ф.Ф. Рихтера.

Альбом Ф.Ф. Рихтера имел принципиальные отличия от всех ранее издававшихся описаний памятников русской старины, явившись первым чисто архитектурным опытом в данной сфере. Впоследствии он во многих случаях оказывался единственным источником, по которому на различных памятниках велись восстановительно-реставрационные работы.

ПАМЯТНИКИ ДРЕВНЯГО РУССКАГО ЗОДЧЕСТВА

СНЯТЫЕ СЪ НАТУРЫ И ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ
ВЪ ПЛАНАХЪ,
ФАСАДАХЪ, РАЗРѢЗАХЪ, СЪ ЗАМѢЧАТЕЛЬНѢЙШИМИ ДЕТАЛЯМИ УКРАШЕНІЙ,
КАМЕННОЙ ВЫСѢЧКИ И ЖИВОПИСИ.



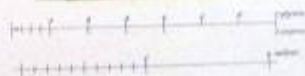
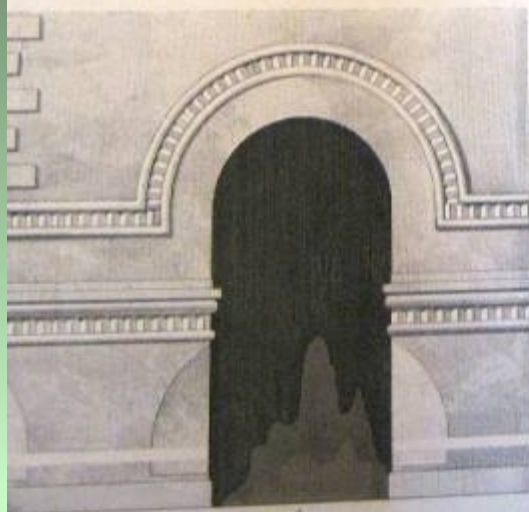
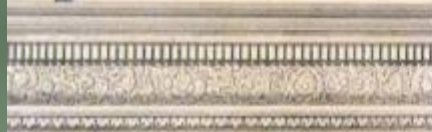
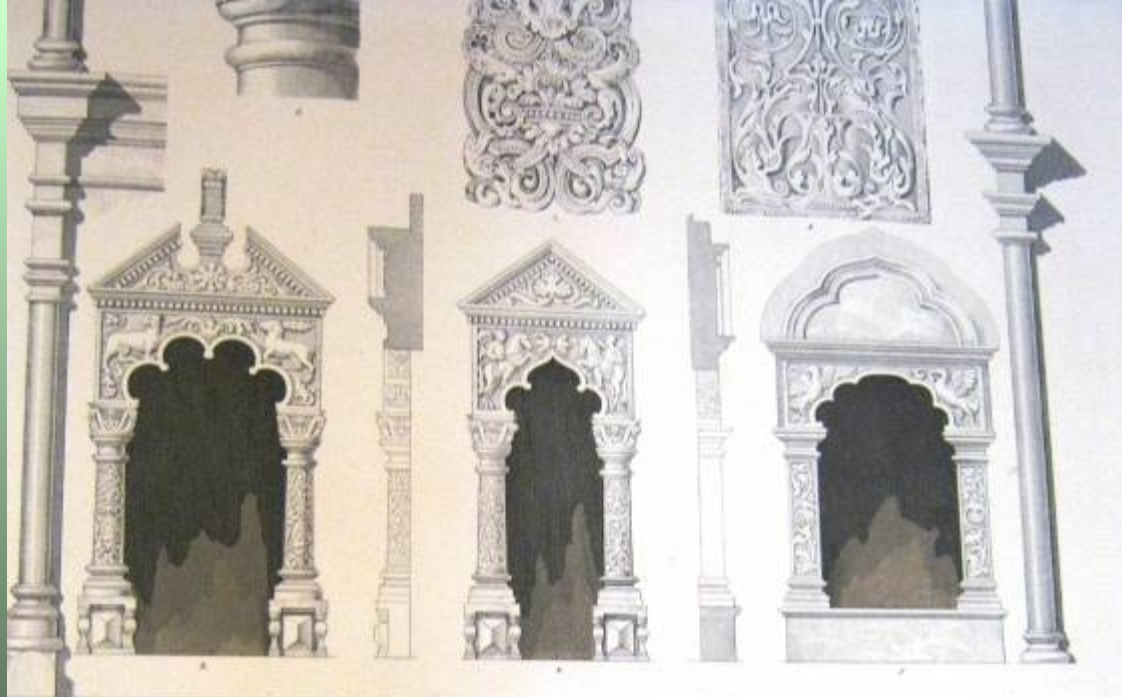
СОСТАВЛЕНЫ И ИЗДАНЫ

ПРИ МОСКОВСКОМЪ ДВОРЦОВОМЪ АРХИТЕКТУРНОМЪ УЧИЛИЩѢ ПОДЪ РУКОВОДСТВОМЪ ДИРЕКТОРА,
ПРОФЕССОРА АРХИТЕКТУРЫ ИМПЕРАТОРСКОЙ АКАДЕМІИ ХУДОЖЕСТВЪ

ФЕДОРА РИХТЕРА

МОСКВА
1830.





Галина Владимировна Аксенова
**«Читать архитектурные
следы старины»**

К 200-летию со дня рождения московского
архитектора и реставратора Фридриха Фридриховича
(Федора Федоровича) Рихтера
(1808—1868)



П. А. Десятков.
Ф. Ф. Рихтер, профессор архитектуры.
Холст, масло. 1869 год

ДРЕВНОСТИ
РОССІЙСКАГО ГОСУДАРСТВА,
ИЗДАННЫЯ
ПО ВЫСОЧАЙШЕМУ ПОВЕЛѢНІЮ.

ОТДѢЛЕНІЕ IV.

ДРЕВНІЯ ВЕЛИКОКНЯЖЕСКІЯ ЦАРСКІЯ, БОЯРСКІЯ, И НАРОДНЫЯ ОДЕЖДЫ,
ИЗОБРАЖЕНІЯ И ПОРТРЕТЫ.

3609

МОСКВА.
ВЪ ТИПОГРАФІИ АЛЕКСАНДРА СЕМЕНА.
1851.

Многотомные альбомы «Древности Российского государства» Фёдора Григорьевича Солнцева (1801-1892) – художника, реставратора, археолога, академика Академии Художеств – изданы в Москве в 1849 - 1853 годах на средства императора Николая I.





Рисунки Солнцева, уникального исторического живописца, знатока археологии и истории России, в научном и художественном отношении — живописная летопись Древней Руси, с ювелирной тщательностью передающие мельчайшие детали быта наших предков.

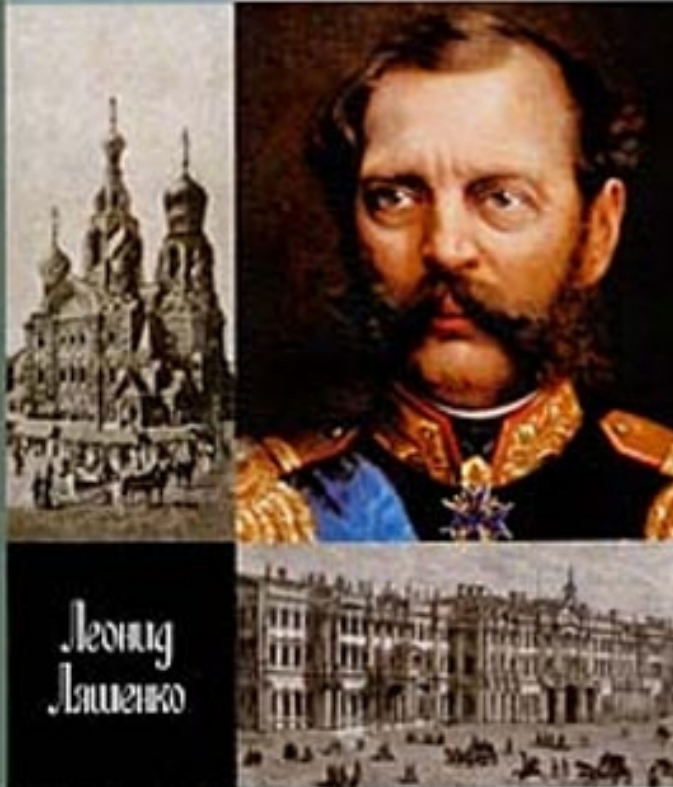


уш. 60 70

Крижанинградск. Ф. Дрегера.

СТАРИННЫЕ ПЕРЧАТЫЕ РУКАВИЦЫ.

АЛЕКСАНДР II



ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

При **Александре II**, в 1870-х гг., в России началось быстрое развитие сети железных дорог. Для императорской семьи это было важно, поскольку для императрицы Марии Александровны в Крыму в 1861 г. было приобретено имение Ливадия, куда царская семья ежегодно стала выезжать на отдых.

Поскольку дорога туда для слабой здоровьем императрицы была очень утомительной, ее маршрут старались спланировать таким образом, чтобы большая его часть проходила по железной дороге и по воде.

Путь к океану

До конца 90-х годов XIX в. единственный путь, соединявший Европейскую часть Российской империи с ее восточными районами, был Большой Сибирский почтовый тракт. Он пересекал Сибирь от Томска до Иркутска и шел далее до Стерлитака и на Китай.

Представители иностранного капитала еще в середине XIX в. высказывали идеи прокладки железной дороги от Урала к Тихому океану, но правительство их отклонило.

Генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н.Муравьев-Амурский, А.П.Игнатьев, генерал-губернатор Приморского края А.Н.Корф доказывали необходимость сооружения железной дороги на Востоке России для ускорения экономического развития этого богатейшего края. На высшем уровне была получена экономическая прошение от сибирских купцов и промышленников о необходимости строительства.

На доклад А.П.Игнатьева император Александр III изложил историческую резолюцию: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не делало для удовлетворения потребности этого богатейшего, но забытого края. А пора, давно пора!». Император распорядился, чтобы доклад Игнатьева вошел для обсуждения в кабинет министров.

Во заседании 6 июня 1887 г., в котором приняли участие министры и управдающие имперскими государственными учреждениями, был решен принципиальный вопрос о необходимости сооружения Сибирской железной дороги.

Вначале предполагалось, что она будет смешанной, водо-железнодорожной. В том же году два русско-американских инженера Н.П.Мокринов, О.П.Ванзельский, А.И.Урвант организовали три экспедиции для изучения трассы Средне-Сибирской, Забайкальской и Южно-Уссурийской железных дорог. К 1890 г. работы в основном были завершены.

Русское техническое общество в 1890 г. создало под председательством А.Н.Горчакова — заместителя начальника Военного управления казенных железных дорог МПС России, главного инженера А.Н.Везелевского, М.Н.Герасименко, Я.Н.Гордеевского, С.М.Жишкова, И.В.Мушкетера, М.Н.Анненкова. Комиссия образовала три подкомиссии по выбору наиболее целесообразного направления, разработке технических условий, изысканиям.

К строительству железной дороги через всю Сибирь страна экономически и технически была готова. Темпы железнодорожного строительства постепенно нарастали. Если за 1836—1867 гг. поезда проехали 3440 км, то за 1868—1877 гг. движение поездов открыли на 9,6 тыс. км. К 1891 г. путь к Запону и Манчжу. Возникли реальные предпосылки для изысканий и проектирования железнодорожной магистрали Сибири.

В феврале 1891 г. вышел указ о строительстве через всю Сибирь железной дороги от Челябинска до Владивостока.

Император России Александр III 17 марта 1891 г. издал Высочайший рескрипт об этом проекте и поручил высшему престолу царевичу Николаю объявить его:

«Высочайший рескрипт на имя Его Императорского Высочества Государя Наследника Цесаревича и Великого Князя Николая Александровича от 17 марта 1891 года».

Выше Императорское Высочество.

После этого приступать к постройке спешной через всю Сибирь железной дороги, имеющей огромное значение для прироста сибирских областей с сетью внутренних рельсовых линий. Я хочу Вам объявить законную волю Мою, по вступлении вновь на русскую землю, чтобы обогрели неогретенные края востока. Вместе с этим возлагаю на Вас совершенное

по Владивостоку закладка разрешенного к сооружению, на счет казны и непосредственным распоряжением правительства, Уссурийского участка Восточного Сибирского рельсового пути.

Значительное участие Ваше в начинании предприятия моего дела послужит полным свидетельством душевного моего стремления облегчить сибирякам Сибирь с прочими частями Империи, и тем самым краю, близкому моему сердцу, живейшее мое пожелание о мирном его преуспевании.

Презаказ благословение Господа на предстоящий Вам продолжительный путь по России.

Пробываю искренно Вас любящий «Александр».

Возвращаясь из путешествия по восточным государствам, 19 мая 1891 г. во Владивостоке цесаревич объявил о начале строительства Транссибирской магистрали, и состоялась ее торжественная закладка.

Согласно утвержденному в 1892 г. плану сооружения магистрали предусматривалось выполнить его в три этапа в течение 30 лет.

К первому этапу отнесена часть магистрали от Челябинска до Иркутска и от Владивостока до Грофовской. Ко второму этапу относились части магистрали



Император Александр III

розовка и от Мысовой (на К третьему этапу — от Амурской линии).

с вост. с двух сторон участками: Уссурийским, Западно-Сибирским, Амурским (с паромной переправой и через озеро Байкал), Крутобашинскими дорогами.

Железнодорожные работы на Комитет Сибирской железной дороги царь Александр III 14 января 1893 г. назначил своего наследника II.

Издание по сооружению Сибирской железной дороги, которым руководил Соколов.

В марте 1893 г. были рассмотрены и утверждены технические условия: земляное полотно под один путь с шириной колеи 5 м на насыпной железной дороге шириной 256 м, рельсы легкого типа — 24,2 кг/м, норм (324 мм), постройка деревянных мостов через малые водотоки, мостовые металлические мосты, расстояние между станциями — до 50 верст.

В обстановке на Дальнем Востоке шло свои коррективы в первоначальную магистраль, в связи с чем правительство России в 1896 г. заключило соглашение о прокладке через его территорию Китайской Восточной железной дороги.

Вместе с этим, окончание строительства Амурской магистрали перенесли на

конец, объемам произведенных работ, суровости природных условий, сибирская магистраль не знала себе равных в мире.

Всю работу, которую выполняли в несправедливой тайге, часто и, на вечной мерзлоте, через горы и большие реки по 550—600 км пути, шло, около 1 млн т рельсов и скрепителей, отсыпало до 100 млн м³ грунта, шло ежегодно от 60 до 80 тыс. рабочих, а также более 9 тыс. осмыслива-

тельно-поселенцев и административных осмыслива-

носибирской магистрали, построенный в 1891—1905 гг., — Уссурийский железнодорожный участок, построенный в 1891—1905 гг., — Уссурийский

железнодорожный — и 1893 г.

Александр III издал в 1891г. Указ о строительстве железной дороги через всю Сибирь от Челябинска до Владивостока и поручил своему Наследнику (будущему императору Николаю II) быть председателем Комитета Сибирской железной дороги.

Для **Александра III** железные дороги были уже неотъемлемой и привычной частью повседневной жизни.

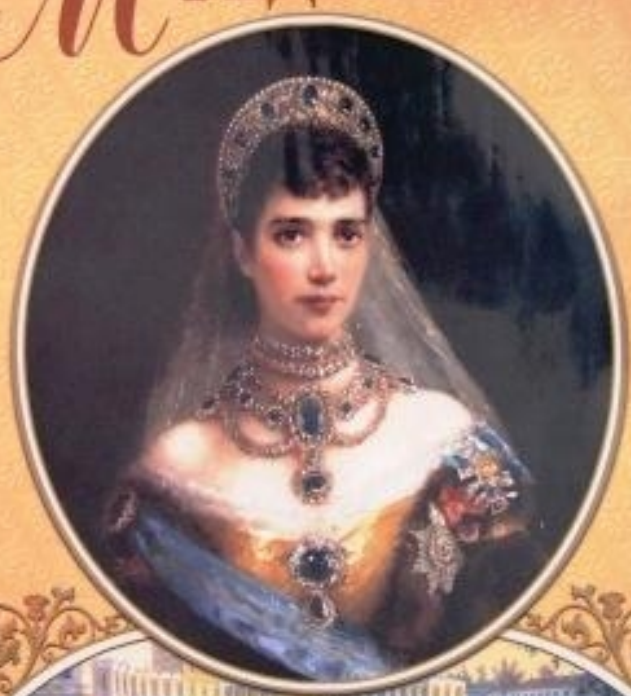
В железнодорожном составе 18 октября 1888 г. царская семья, возвращавшаяся из Ливадии, оказалась погребенной под обломками вагона-столовой в результате железнодорожной катастрофы близ местечка Борки под Харьковом.



Ю.В. Кудрина

ИМПЕРАТРИЦА

МАРИЯ
ФЕДОРОВНА

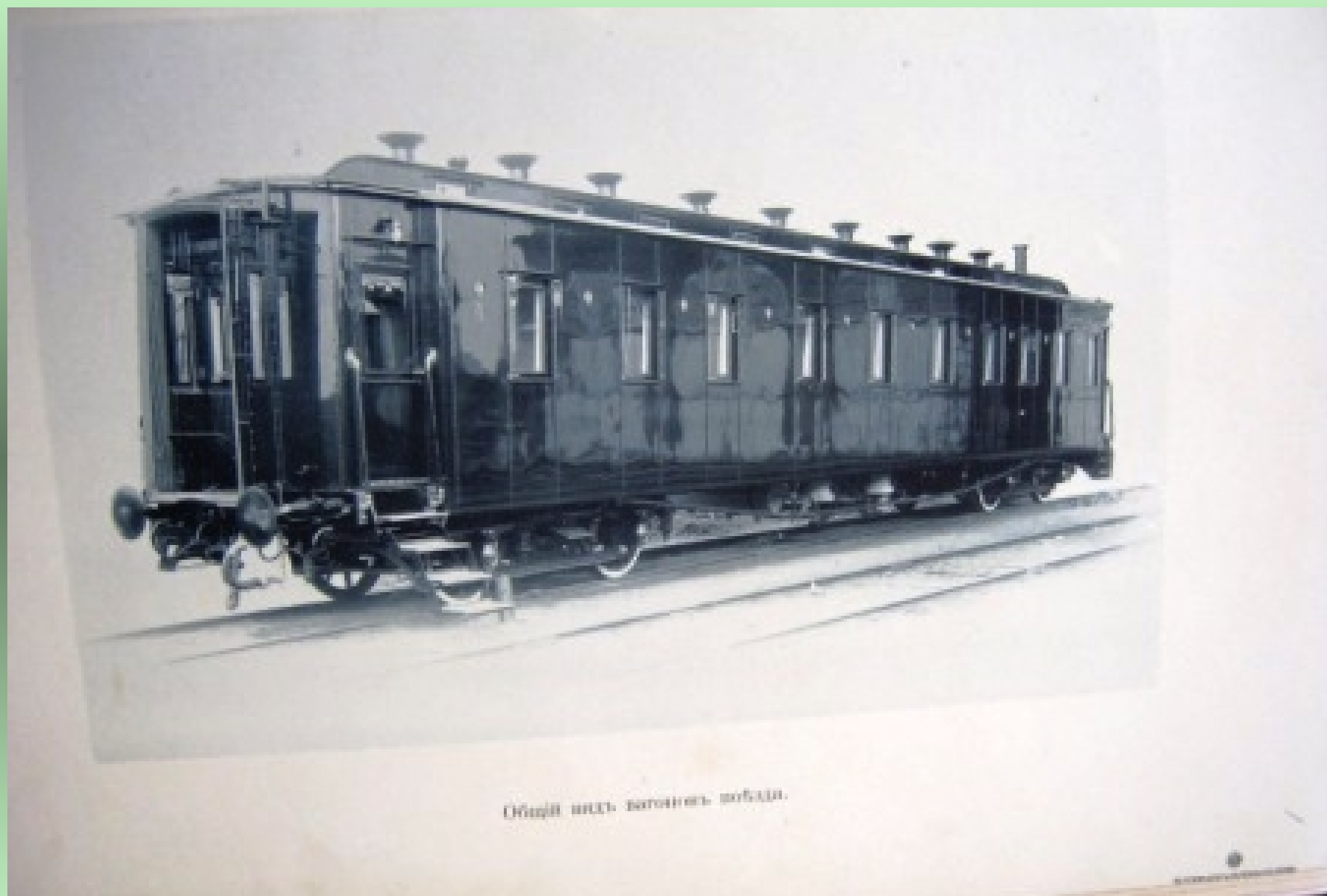


Всего пострадало при крушении 68 человек, из них 21 человек погиб. Вагон с императорской столовой, в которой находились Александр III и его жена Мария Фёдоровна с детьми и свитой, был полностью разрушен, однако большинство пассажиров этого вагона отделалось лёгкими ушибами, ссадинами и царапинами.

Александр III лично распоряжался извлечением раненых из-под обломков разбитых вагонов. Императрица с медицинским персоналом обходила раненых, всячески стараясь облегчить их страдания.



После крушения было принято постановление о строительстве нового поезда дня царской семьи. Принципиальное решение о размещении престижного заказа на Александровском механическом заводе Николаевской железной дороги было принято в ноябре 1889 г. К 1903 году парк Императорских поездов состоял из 5 составов.



Общий вид вагона-поезда.



Соединение вагонов между собой.



Салон служебного вагона.

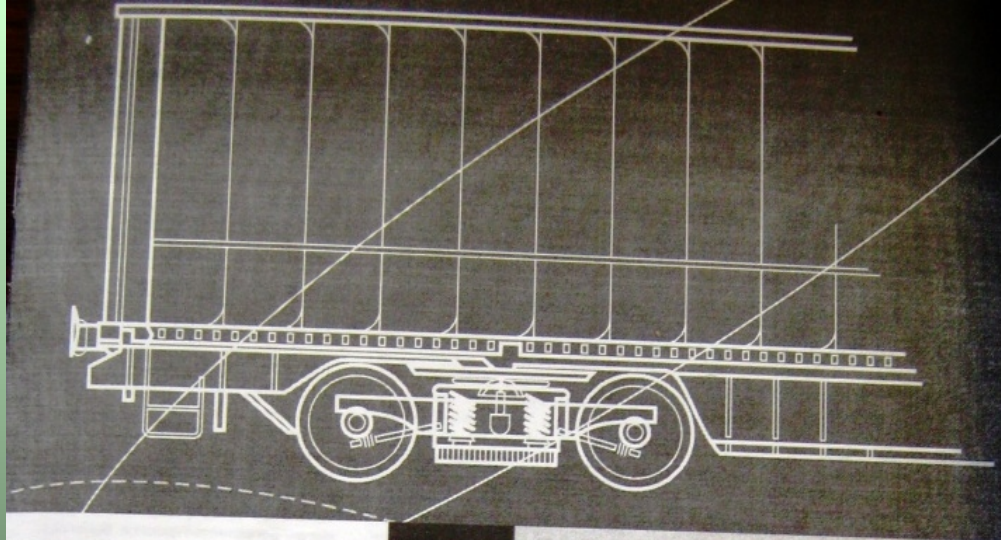


Отделение Виктора Императорских поездов.

При разработке проектов императорских поездов большое внимание уделялось комфортности состава и его отделке.



Кабинетъ Ея Императорскаго Величества Государыни Императрицы.



ИСТОРИЯ

Н.С. Дати́ева, искусствовед

О железнодорожных путешествиях последних российских императоров

В разгар русско-японской войны, 22 сентября 1904 г., император Николай II писал из Петергофа матери императрице Марии Федоровне: "За все мои поездки по России в этом году я провел 24 ночи в вагоне и сделал почти 17 тысяч верст, то есть мог доехать до Владивостока и обратно".

Сохранившиеся дневники царя, которые он вел с неизменной аккуратностью в течении 36 лет (с 14 до 50 лет), позволяют проследить все проделанные царем железнодорожные маршруты. В объемистых тетрадях, не пропустив ни одного дня, Николай Александрович Романов фиксировал существенные события своей жизни. В 1904 г. он покинул Царское село в первый раз 2 мая и отправился с младшим братом Михаилом и несколькими приближенными на юг. Целью поездки был спотр войск, отправлявшихся на Дальний Восток. Николай напутствовал воинские части

в Белгороде, Харькове, Кременчуге, Полтаве, Орле, Туле, Калуге, Рязане, Москве.

Второй раз он благославлял войска, отправлявшиеся на фронт в конце июня. Царский поезд следовал через Калугу, Моршанск, Пензу, Кузнецк, Сызрань, Уфу. 29 июня император отметил в дневнике: "Днем начался подъем на Урал. Проезжали замечательно красивые места, которые смотрели сидя в заднем вагоне поезда". А на следующий день: "Ночью стояли немного выше города Златоуста и утром увидели против окон известный столб с надписью: Европа — Азия".

Летом 1904 г., 30 июля появился на свет наследник-цесаревич Алексей Николаевич. Вскоре после крестин царь отправился поездом на Дон. 16 августа, он отметил в дневнике: "приехали в Казачий Лагерь близ Новочеркасска. На платформе была встреча от Донского

войска, дворянства и торгового сословия. Сел на лошадь и поехал к выстроенной тут же льготной 4-й донской дивизии и 3-му донскому казачьему дивизиону. Пропустил их два раза и прощаясь благословил части иконами".

18 августа царь вернулся в Петергоф. В это время впервые проявилась роковая болезнь наследника — гемофилия. К счастью, первое кровотечение закончилось через два дня.

Уже 15 сентября Николай снова отправился на юг к войскам, побывав в Барановичах, Ровно, Одессе, Тирасполе, Глиде и Вильне.

В эти же дни царь подсчитал, проделанный в мае-сентябре 1904 г. путь — "почти 17 тысяч верст!"

Железнодорожные путешествия занимали в жизни последнего российского самодержца важное место и начались в самом раннем детстве. Николай Александрович родился 6 мая 1868 г.

ОБЩЕСТВО ИСТОРИИ И СТАРОВОССТАНОВЛЕНИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
13
ОКТАБРЯ АЛЕКСАНДРА



*Главное здание С.-Петербургской станции ИМПЕРАТОРСКИХЪ поѣздовъ.
13 Октября 1901 г.*

В честь императоров было принято называть мосты.
В Петербурге - Николаевский мост, Петра Великого, Александра II.



2.
ВИДЪ РАБОТЪ ПОСТОЯННАГО МОСТА ЧРЕЗЪ РѢКУ НЕВУ

(на мѣстѣ Литейнаго)



87. Мая 1879.

ВИДЪ МОСТА СЪ ВЕРХОВОЙ СТОРОНЫ ЛИТЕЙНАГО БЕРЕГА.

Строительство моста. *Минин*

Александровский мост через Волгу у Сызрани был назван в честь 25-летия правления Александра II. Мост поразил воображение современников и долгое время считался самым большим в Европе. Строительство его из-за стратегической важности курировал лично император Александр II.



АЛЕКСАНДРОВСКІЙ МОСТЪ ЧРЕЗЪ Р. ВОЛГУ

на

ОРЕНБУРГСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.

Заказъ въ 1875 г. ————— Оконченъ въ 1880 г.

Мостъ желѣзный, голландской системы, на каменныхъ опорахъ, для одного пути желѣзной дороги, съ тротуарами для пѣшеходовъ. Вѣда по низу.

Длина моста	69,57	саж.
Сѣверитіе моста между устьями	67,42	"
Длина желѣзной части	67,60	"
Простѣтъ	13.	"
Сѣверитіе простѣтъ между свѣтами	30,00	"
Высота рельсовъ надъ горизонтальною линіею вѣдъ	12,00	"
Высота рельсовъ надъ горизонтальною линіею сокиныхъ вѣдъ	6,35	"
Высота фаросъ	3,00	"
Вѣсъ желѣзной части моста	12,5000	пуд.

Каменные опоры.

2 среднихъ устья, изъ нихъ правый сѣверитіе на скалахъ, лѣвый на свайныхъ сѣверитіяхъ.
 12 свѣтъ, вѣдъ сѣверитіе на желѣзномъ крестовинѣ, сдвинутыя при ширинѣ сѣверитіе вѣдъ въ скалахъ на глубину 10,8 саж. ниже низкаго вѣдъ.
 Высота свѣтъ отъ сѣверитіе до верха .. 20,00 саж.
 Каменной крѣпки въ сѣверитіе .. 6,680 куб. саж.
 Сметеніе моста .. 4,630,000 руб.
 По сметѣ на сѣверитіе вѣдъ .. 7,000,000 руб.

Спроектированъ Инженеромъ Н. Михайловскимъ. Составленъ проектъ Инженеромъ Н. Ульяновскимъ. Издѣлано по работѣ Инженера В. Терезина.



Освящение и открытие моста



СОСТОЯНІИ АЛЕКСАНДРОВСКАГО МОСТА ЧЕРЕЗЪ Р. ВОЛГУ.

Въ засѣданіи Инженернаго Совѣта 12 апрѣля 1912 года было заслушано сообщеніе члена Совѣта тайн. сов. профессора Н. А. Бѣлелюбскаго о произведенномъ особою комиссіею подъ предѣлительствомъ докладчика изслѣдованіи состоянія Александровскаго черезъ рѣку Волгу моста Самаро-златоустовской жел. дороги у гор. Сызрани. Вопросъ о состояніи Александровскаго черезъ р. Волгу моста возникъ по докладу главнаго инспектора тайнаго совѣтника А. Н. Горчакова г. Министру путей сообщенія, причемъ матеріаломъ къ этому докладу послужила статья инженера Черная, напечатанная въ №№ 37 и 38 журнала „Желѣзнодорожное Дѣло“ за 1909 годъ.—Доложенное Инженерному Совѣту сообщеніе проф. Бѣлелюбскаго печатается нынѣ въ Журналѣ Мин. П. Сообщенія, согласно одобренному г. Министромъ путей сообщенія заключенію Совѣта.

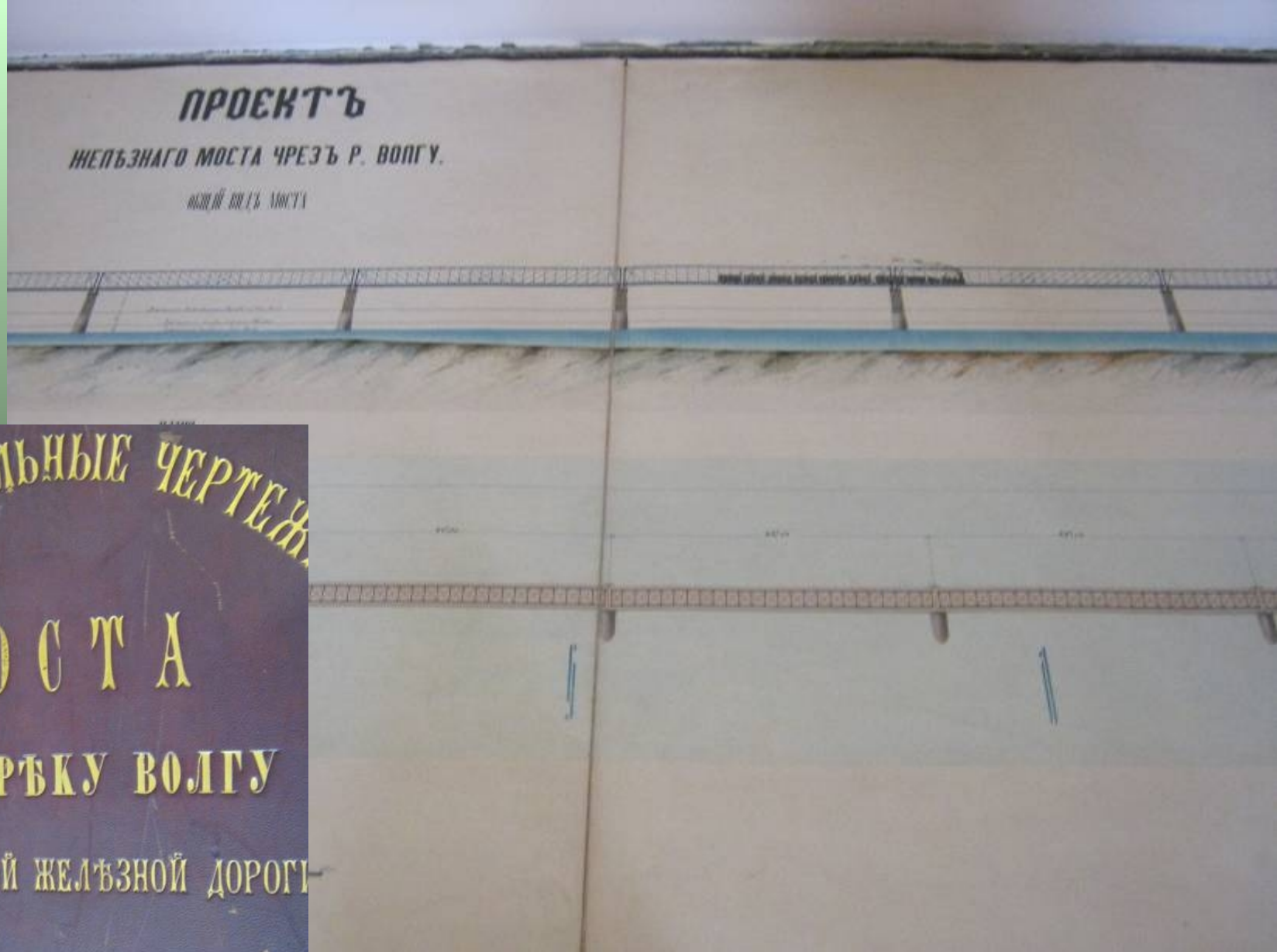
Сообщеніе тайнаго совѣтника Н. А. Бѣлелюбскаго.

Главнымъ инспекторомъ тайнымъ совѣтникомъ Горчаковымъ сдѣлано представленіе господину Министру путей сообщенія, отъ 19-го ноября 1909 года за № 80, нижеслѣдующаго содержанія:

Александровскій черезъ рѣку Волгу мостъ близъ станціи Батраки находится, какъ и эта станція, въ вѣдѣніи управленія Самаро-златоустовской жел. дор. Въ текущемъ году я осматривалъ его два раза: въ первый разъ въ апрѣлѣ, на обратномъ пути изъ Средней Азіи въ Петербургъ, во второй разъ—въ іюлѣ, по особому порученію Вашего Высокопревосходительства.

По первомъ осмотрѣ я представилъ Вашему Высокопревосходительству составленную начальникомъ службы пути Самаро-златоустовской жел. дор., дѣйств. стат. совѣт. Чернаемъ, обстоятельную записку о состояніи моста и испросилъ разрѣшенія напечатать ее въ журналѣ „Желѣзнодорожное Дѣло“ (№ 37—38 1909 г.) какъ документъ, удостоверяющій благонадежность надзора

Проект моста разработал
выдающийся русский
инженер и ученый в
области строительной
механики и
мостостроения
профессор
Петербургского института
путей сообщения
Н. А. Белелюбский.



ПРОЕКТЪ
ЖЕЛЕЗНАГО МОСТА ЧРЕЗЪ Р. ВОЛГУ.
ПОДЪЕМНОГО МОСТА

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЧЕРТЕЖИ
МОСТА
ЧРЕЗЪ РѢКУ ВОЛГУ
ОРЕНБУРГСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Оренбургская губерния города 27621.

Опись

21 VII 23.

Полкнителеская Записка и расчеты к проекту
моста через р. Волгу.



- № 1. Полкнителеская Записка по определению главных размеров моста.
- " 2. Мости по кривизне опорамъ.
- " 3. Расчетъ по кривизне каменный мостъ въ правый усть.
- " 4. Мости въ левый усть.
- " 5. Мости въ обходный въскъ.
- " 6. Мости въ мѣстный въскъ.
- " 7. Полкнителеская Записка по верхнему строению въ видѣ по низу.
- " 8. Расчетъ верхняго строения раскосной системы въ видѣ по низу.
- " 9. Полкнителеская Записка верхняго строения раскосной системы, въ видѣ по верху.
- " 10. Расчетъ верхняго строения раскосной системы, въ видѣ по верху.
- " 11. Расчетъ по кривизне моста въ каменный шириною 3,30 с. и длиною 8,20 саж.
- " 12. Мости въ каменный шириною 3,00 с. и длиною 8,00 с.
- " 13. Расчетъ по кривизне системы въ верхнемъ строении, въ видѣ по низу.
- " 14. Мости въ видѣ по верху.

Мост через Волгу у Свияжска был назван Императорским Романовским мостом, так как в год окончания его строительства отмечали 300-летие царствования дома Романовых. Построен в 1910-1913 годах по проекту инженеров Н. А. Белелюбского и А. П. Пшеницкого).



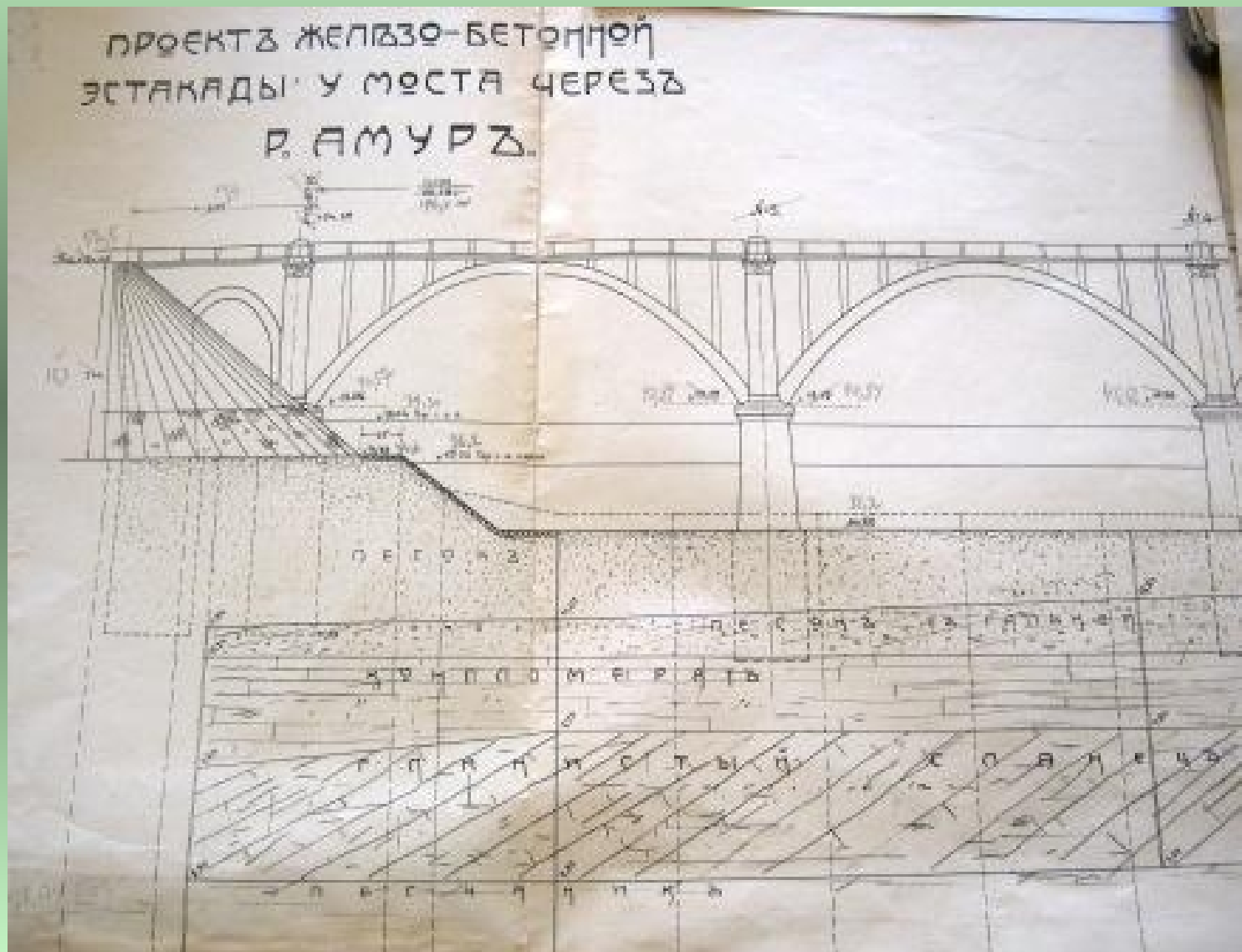
№ 411

ОБЩЕСТВО
Московско-Казанской
железной дороги

СООРУЖЕНІЕ
Императорскаго Романовскаго
моста черезъ р. Волгу
у г. Свияжска



Амурский мост (Л. Д. Проскуряков, Г. П. Передерий) был назван Алексеевским. Его открытие (5.10. 1916 г.) было приурочено ко дню рождения наследника престола царевича Алексея.



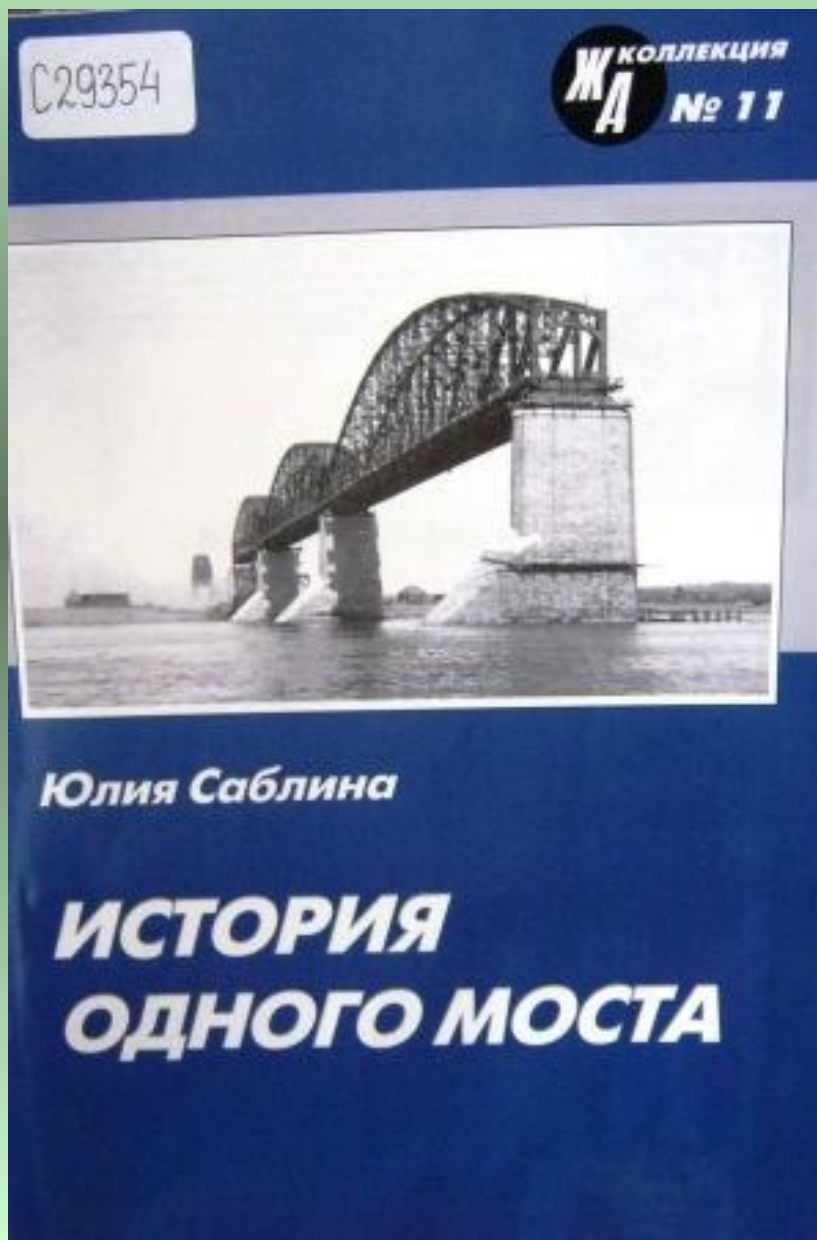
С29348
**РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ**

На старинной
почтовой
открытке



*Открытие Амурского моста у Хабаровска. Деревья
на мосту — это не маскировка: так было принято украшать
 вновь возведенные сооружения к открытию. 1916 г.*

Симбирский мост – мост императора Николая II. Последний мост
Н. А. Белелюбского.



Г. А. Принцева

СИБИРСКИЙ ПУТЬ ПАВЛА ПЯСЕЦКОГО



Сопровождается DVD

Это издание посвящено хранящейся в Эрмитаже живописной панораме «Великий Сибирский путь.

Транссибирская железнодорожная магистраль (1894-1899)», выполненной русским художником Павлом Яковлевичем Пясецким.

Панорамные виды Сибирской железной дороги, исполненные акварелью и наклеенные на холст, автор объединил в десять рулонов общей протяженностью более 850 метров.

Время создания картины — 1894–1900 годы, место написания — Сибирь. Летом 1894 г. руководители строительства Сибирской железной дороги обратились к Пясецкому с просьбой написать картину-панораму. Павел Пясецкий известил управление, что он закончил часть картины длиной 250 аршин (часть пути от Самары до Каинска). Но с художником решили не заключать нового договора, ограничиться тем, что есть.

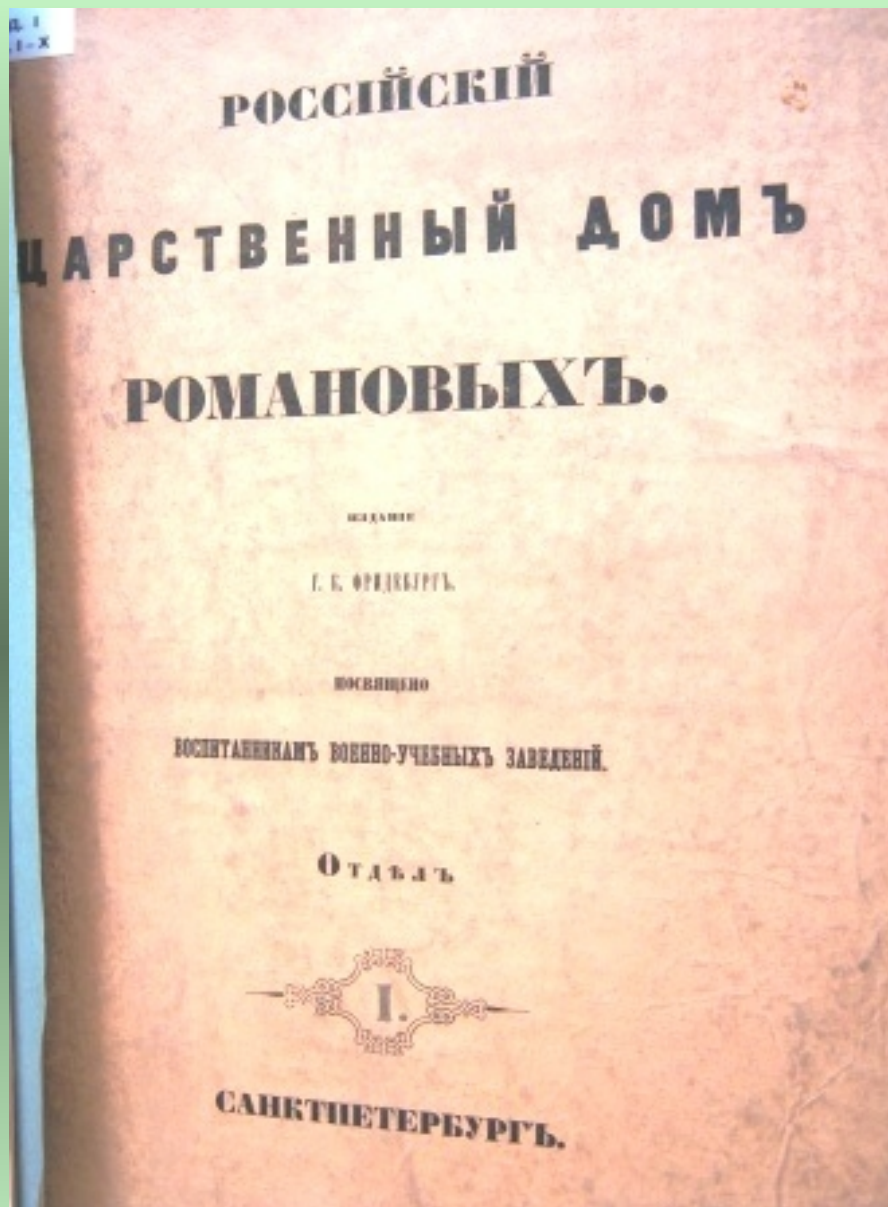
К счастью, картину-панораму увидел председатель комитета по сооружению Сибирской железной дороги император **Николай II**, и он пожелал, чтобы работа была непременно продолжена. Павлу Пясецкому незамедлительно выплатили сполна причитавшиеся деньги и заключили соглашение на продолжение работы. Кроме того, художнику был выделен специальный вагон-мастерская и двухосный вагон для отдыха и сна.

На Всемирной выставке в Париже в 1900 году панорама «Великий Сибирский путь» была отмечена Золотой медалью.

Акварельная панорама Транссибирской магистрали — это уникальный документальный и художественный памятник отечественной истории, который современники мастера называли уроками «отчизноведения».



80-минутный видеофильм, вошедший в комплект с изданием, позволяет зрителю, совершая вместе с художником путешествие по Транссибу, познакомиться с Сибирским краем конца XIX в. Показ десяти рулонов маршрутных зарисовок Пясецкого сопровождается рассказом о больших и малых городах, железнодорожных станциях, природе Сибири, об истории строительства Великого Сибирского пути.



В фонде библиотеки ПГУПС хранятся и другие редчайшие издания, посвященные династии Романовых. Среди них:

«Российский царственный дом Романовых» — иллюстрированное издание с портретами представителей династии Романовых в технике хромолитографии.

СПб.: Издание Г. К. Фриденбурга, 1853.

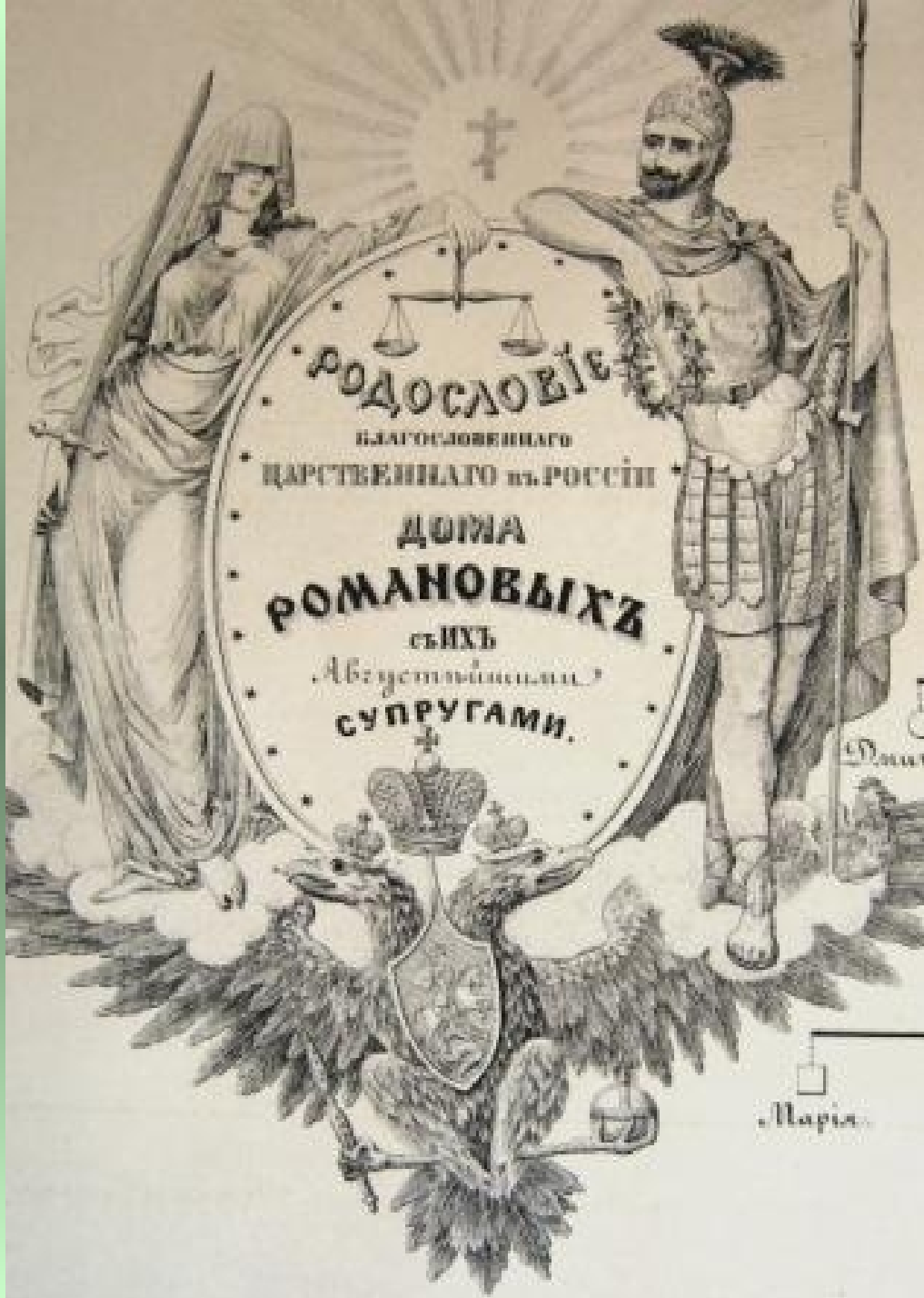


ОЧЕРКЪ ИСТОРИИ
БОЯРСКАГО ДОМА
РОМАНОВЫХЪ-ЮРЬЕВЫХЪ-ЗАХАРЬИНЫХЪ,
ДО ГОВЕНІЙ
ЦАРЯ БОРИСА ГОДУНОВА,
сз 1280 по 1602 годъ.

Родоначальникомъ Царствующаго нынѣ въ Россіи Дома Романовыхъ родословныя наши книги согласно именуютъ Андрея Ивановича, прибывшаго въ Русскую Землю изъ прусскихъ прибалтійскихъ юго-восточныхъ владѣній ⁽¹⁾. Судя по фамильному гербу бояръ Романовыхъ-Юрьевыхъ-Захарьиныхъ, помѣщенному въ началѣ этой статьи, на которомъ изображены: княжеская корона, два серебряныхъ креста, скипетръ, держава и, кромѣ того, дубъ, составлявшій самое почетное украшеніе герба Пруссовъ и Литовцевъ; можно съ большою достовѣрностью заключить, что Андрей Ивановичъ происходилъ отъ древнихъ пруско-литовско-самогитскихъ владѣтельныхъ князей, и что переселеніе его

⁽¹⁾ Родосл. кн. Княз. и Двор. Ч. II, ст. 327.





Родословное древо дома Романовых

РОССІЙСКОМЪ
ЦАРСТВЕННЫЙ ДОМЪ
РОМАНОВЫХЪ.

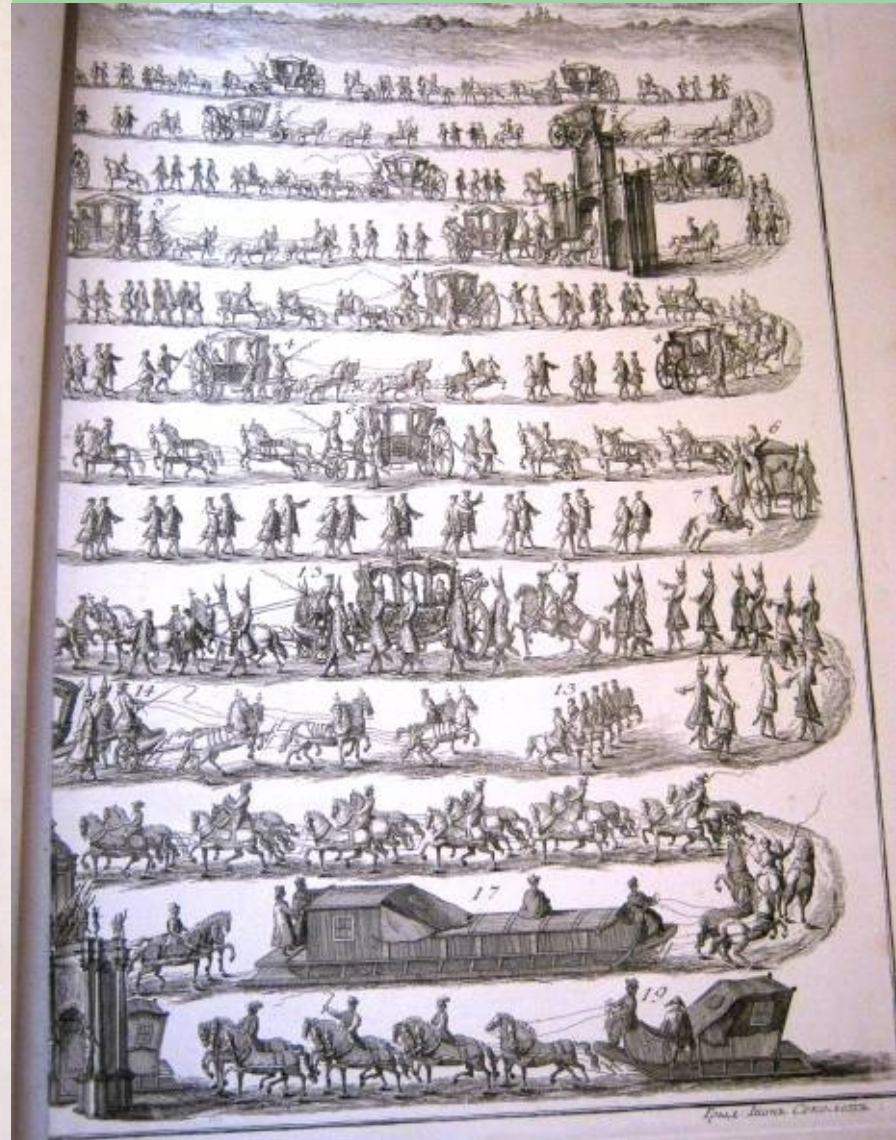


Въ Санктъ-Петербургѣ.
С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Подробное иллюстрированное
описание церемониала
коронования Анны Иоановны.



АННА ИМПЕРАТРИЦА И САМОДЕРЖИЦА
ВСЕРОССИЙСКАЯ
Anna Rusforum Imperatrix



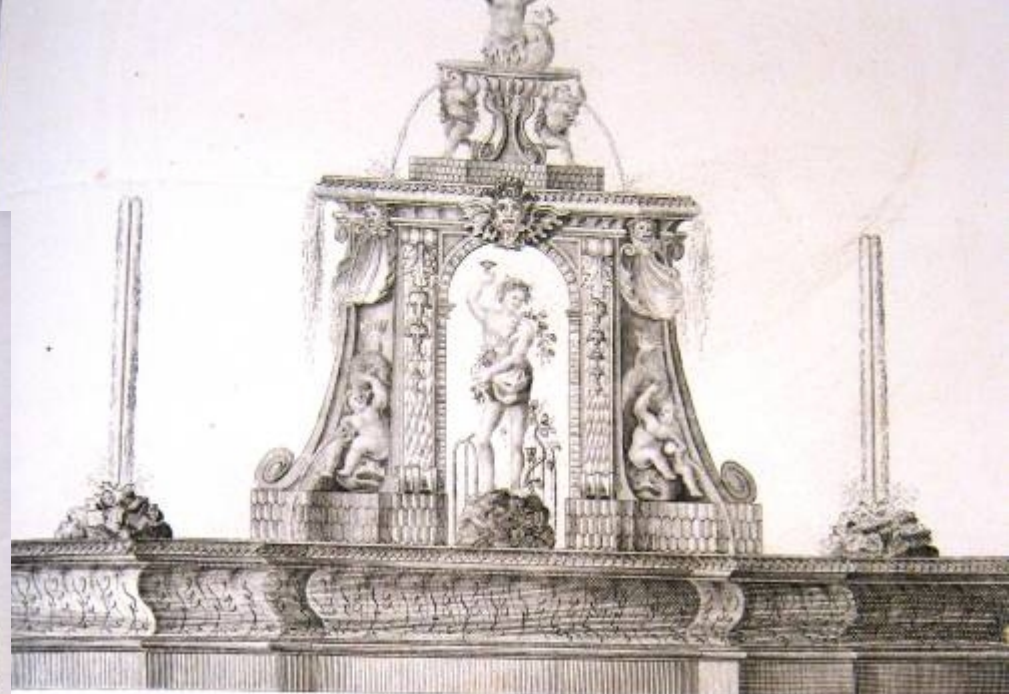


Nº 19



И. С. Св. М. Жеромия -
м. С.
С. С. С. Жеромия -
м. С.

Nº 19 Височная
р. С. С. С. Жеромия -
м. С.



Рундукъ съ жаренымъ быкомъ и прочими
прюгошованиями безъ покрывки

