



Петергофская дорога барона Штиглица



Павел ЛИЗУНОВ

Pavel V. LIZUNOV

С появлением первых железных дорог в России и началом индустриальных отношений на новой транспортной основе изменились, приобрели иной характер и отношения собственности. Частные инвесторы и государственная казна искали формы взаимовыгодного сотрудничества, концессии приобретали все большее значение с точки зрения не столько экономики, сколько констатации наличия новых общественных потребностей, качественных преобразований быденной жизни.

Ключевые слова: железная дорога, история, Петербург, Петергоф, барон Штиглиц, казна, частная компания, владение, эксплуатация.

Лизунов Павел Владимирович – доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой философии и культурологии Северного (Арктического) федерального университета имени М. В. Ломоносова, Архангельск, Россия.

Строительство Петергофской железной дороги началось в 1854 году. Она стала четвертой в С.-Петербурге. Кроме нее уже функционировали Царскосельская и Николаевская дороги, а годом ранее специалисты приступили к созданию Петербургско-Варшавской магистрали.

1.

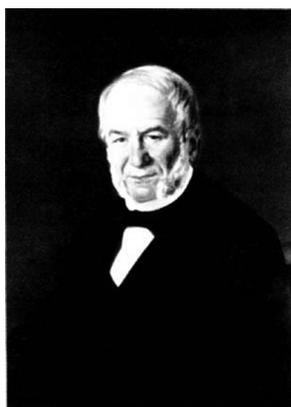
В первых числах июня 1853 года барон А. Л. Штиглиц через графа А. Ф. Орлова обратился к Николаю I с предложением построить железную дорогу между С.-Петербургом и Петергофом «на условиях и правах Царскосельской железной дороги». Выслушав доклад Орлова, император устно «повелел дать делу законный ход» [1].

После высочайшего одобрения 28 июля Штиглиц подал на имя главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями генерал-адъютанта графа П. А. Клейнмихеля прошение, в котором сообщал:

«Имея ввиду пользу, которую могло бы принести устройство железной дороги между С.-Петербургом и Петергофом, поставляю себе за особую честь предста-

вить на благоусмотрение Вашего сиятельства план предполагаемой мною линии этой дороги и вместе с тем изложить следующие соображения и условия мои по этому предмету: 1. Для устройства железной дороги между С.-Петербургом и Петергофом обязываюсь я доставить капитал, который составиться посредством учреждения компании на акциях, под названием: Общество Петергофской железной дороги. 2. Капитал этот будет простирается от 1500000 до 2 млн руб. сер., смотря по надобности и тем изменениям предполагаемой теперь линии, которые могут произойти при ближайшем исследовании местности. 3. Каждая акция предполагаемого Общества Петергофской железной дороги назначается в 5000 руб. сер. или менее, как будет удобнее по обстоятельствам. 4. Дорогу предполагается устроить в два пути, для избежания неудобств при встрече поездов, и наконец, 5. Станции этой дороги со всеми принадлежностями, как-то сараями, мастерскими и проч. предполагается построить в С.-Петербурге, близ станций С.-Петербургско-Варшавской или Царскосельской железных дорог, а в Петергофе между Александровским парком и дер. Ловшино, или в других пунктах, по ближайшему соображению всех местных обстоятельств и по назначению правительства».

При этом барон просил о дозволении произвести постройку железной дороги под непосредственным его распоряжением, используя особых, приглашенных им инженеров, в том числе иностранных. Просил предоставить ему преимущественное право для дальнейшего продолжения дороги, если это будет найдено полезным. Штиглиц оговаривал разрешение на беспешинную доставку из-за границы рельсов, локомотивов, вагонов и прочих предметов, необходимых для устройства дороги. Предлагал безвозмездно уступить ему для дороги, по предполагаемой линии, пустопорожнюю и никем не занятую казенную землю, а также называл условия отчуждения по распоряжению правительства на основании существующих законов земли тех частных владельцев, которые после предварительных переговоров объявят слишком высокие требования или вовсе не согласятся на уступку принадлежащих им земель [2].



Барон А. Л. Штиглиц.

Клейнмихель о просьбе Штиглица доложил во всеподданнейшем докладе Николаю I, который «повелеть соизволил» разрешить производство изысканий для составления проекта предполагаемой железной дороги, о чем 10 августа 1853 года управляющий путями сообщения известили барона [3].

Николай I поручил министру императорского двора В. Ф. Адлербергу сообщать ему о ходе работ по устройству Петергофской дороги [1].

Выяснить обстоятельства дела должен был управляющий III Отделением Собственной его императорского величества канцелярии Л. В. Дубельт. В своем дневнике 10 августа 1853 года он сделал запись: «Барон Стиглиц (так в документе. — П.Л.) устраивает за свой счет (почти) железную дорогу от Санкт-Петербурга до Петергофа. Приказано было узнать, с какой целью он это делает, ибо нельзя предполагать, чтобы от этой постройки он мог извлечь выгоду, и не есть ли это опыт для постройки дороги далее по берегу Балтики до Риги? По секретным дознаниям оказалось, что барон Стиглиц в этом предприятии не ищет никакой выгоды, что постройку далее не поведет и что делает это из желания быть полезным, даже и с собственным ущербом; но при этом есть у него сокровенная мысль, намерение, так сказать, честолюбивое: он надеется, что Петергофская дорога получит наименование его имени, т. е. дорогу будут называть дорогой барона Стиглица, и тем увековечится его имя,





которое с его смертью исчезнет, ибо он не имеет прямого наследника» [4].

21 октября Штиглиц представил проект плана Петергофской железной дороги с обозначением станций, караульных домов, продольный профиль дороги и проект устава, где обязался употребить на ее постройку свой собственный капитал («сколько действительно требуется») с правом после открытия движения по ней для возмещения издержек образовать акционерное «Общество Петергофской железной дороги» [5]: Устав Общества оной должен иметь силу свою только по окончании мною дороги и передачи оной в ведение Правления общества» [6]. Предполагалось выпустить 4000 акций по 500 руб. каждая (всего на 2 млн руб.).

А. Л. Штиглиц совместно с К. К. Феллейзенем приступили к земляным работам на линии будущей Петергофской железной дороги даже раньше официального утверждения устава. Необходимые для стройки чугун и железо Штиглиц обязался покупать в России у русских заводчиков, если они согласятся устанавливать цены не свыше 15% от зарубежных. Николай I лично следил за развер-

тыванием работ [7]. Однако они были приостановлены на один год из-за начавшейся Крымской войны.

2.

После воцарения Александра II барон Штиглиц вновь обратился с прошением, в котором ссылаясь на дарованное ему ранее устное высочайшее разрешение на устройство Петергофской линии. Он хотел получить официальное подтверждение своего права на сооружение железной дороги на собственные средства, а также образование после открытия движения акционерного общества. По сути, он повторно испрашивал преимущества, которые были даны правительством обществу Царскосельской дороги [8].

Новый главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями К. В. Чевкин, сменивший 15 октября 1855 года на этом посту П. А. Клейнмихеля, ознакомившись с запиской барона А. Л. Штиглица от 30 июня 1856 года, усомнился в правдивости его слов о даровании ему покойным уже императором Николаем I льготных условий.

Чевкин заявил, что Штиглиц в своей записке «представляет дело в превратном

виде», а условия, изложенные в прошении, не совсем точны. Он утверждал, будто из дел Главного управления и объяснений самого Штиглица «видно противное». Чиновник полагал, что о пожаловании прав Царскосельской дороги не было никакого повеления и барон напрасно ссылается на объявление ему высочайшей воли генерал-адъютантом графом Орловым в июне 1853 года. Орлов объявил только высочайшее одобрение намерения об устройстве дороги, а вовсе не о даровании прав, аналогичных представленных Царскосельской дороге, присвокупив, что император «повелел соизволить обратиться к законному ходу». Относительно утверждения Штиглица, что управляющий путями сообщения лишает его права на продолжение Петергофской дороги, Чевкин указал на «всю неосновательность и неуместность подобных нареканий» в его адрес [9].

В ответ Штиглиц на гербовой бумаге предоставил подтверждение, полученное от графа Орлова, что права Царскосельской железной дороги были дарованы ему для Петергофской дороги покойным императором. Граф со своей стороны тоже заверил сей факт [10, 11]. И эти доводы убедили Чевкина в правдивости Штиглица.

После того как все недоразумения были устранены Штиглиц просил Чевкина «войти со всеподданнейшим докладом Александру II о соизволении на утверждение Устава для Петергофской железной дороги» [12].

На основании представленного 19 июля 1856 года доклада главноуправляющего путями сообщения Александр II согласился принять предложение барона Штиглица [13]. Но при этом государь выразил «непременную личную волю» о включении в устав проектируемой компании статьи о выкупе Петергофской железной дороги в казну после 15-летнего срока ее эксплуатации [14].

3.

Работы по постройке Петергофской ветки были возобновлены в 1855 году [15]. В журнале «Отечественные записки» сообщалось: «Недалеко от станции

Варшавской железной дороги... на Обводном же канале уже все приготовлено к постройке вокзала петергофской дороги, а на некоторое пространство сделана даже и насыпь. В настоящее время берега Обводного канала кипят строительною деятельностью. Начиная от Скотопрогонного двора и далее до сахарной фабрики, беспрестанно встречаются заборы, груды сложенных кирпичей и булыжника, проведенные от Обводного канала водокачальные трубы, переброшенные чрез канал мосты для удобнейшего провоза материалов и пр. и пр. Станции железных дорог чрезвычайно оживят эту прежде пустынную часть города...» [16].

Строительство дороги от С.-Петербурга до Петергофа производилось под руководством академика В. И. Бурды, инженера Г. И. Розмитальского, архитекторов А. И. Кракау и Н. Л. Бенуа. Протяженность линии составила 27,2 версты, с разъездами и боковыми путями — 30,5 версты и еще две версты запасные, всего 32,5. Потребовалось рельсов весом до 280 тыс. пудов [17].

Проект Устава общества Петергофской железной дороги 26 июля 1855 года был представлен на рассмотрение главноуправляющему путей сообщения, министру государственных имуществ, внутренних дел и финансов [18]. После ряда замечаний и внесенных изменений документ высочайше утвержден 9 августа 1856 года [19].

Для возмещения капитала в 2 млн руб., затраченного Штиглицем на постройку дороги, согласно уставу, предполагалось выпустить 4000 акций по 500 руб. сер. каждая. При недостатке капитала учредитель мог выпустить еще до 1000 акций по той же цене. Кроме того, барону Штиглицу разрешалось заведовать всеми делами Петергофской железной дороги до тех пор, пока не образуется общество, т. е. не будут разобраны все акции со взносом их полной оплаты. Правительство не определяло срока концессии, но оговаривало право выкупа дороги через 15 лет после ее открытия по биржевой цене акций, но не ранее 21 июля 1872 года.

Открытие дороги от Петербурга до Петергофа состоялось 21 июля





1857 года. На церемонии присутствовали учредитель дороги барон Штиглиц, главноуправляющий путями сообщения и публичных зданий генерал-адъютант Чевкин, множество разных важных особ. Первый поезд из 14 вагонов отправился из столицы в 10 часов утра. Через час с небольшим состав с 300 пассажирами прибыл в Петергоф. Второй поезд отбыл из Петербурга в 15 часов 30 минут. Обратные поезда ушли в 13.00 и 22.00. Впрочем, почти за месяц до официального открытия линии, 25 июня воспитанники петербургских кадетских корпусов несколькими поездами по ней были отправлены в лагерь [20], и это уже можно считать первой серьезной проверкой ее технической готовности.

15 августа 1857 году по Петергофской железной дороге торжественно проследовал Александр II вместе с великим князем Михаилом Николаевичем, его невестой великой княжной Ольгой Федоровной и в сопровождении других особ императорской фамилии. Поезд был украшен цветами, как и все станции, дома и строения вдоль дороги. Всюду висели российские и баденские флаги [21].

В этот день сняли леса с Петергофской станции, и многие увидели это изящное здание с готической колоннадой и возвышающейся башней, построенное архитектором Н. Л. Бенуа. Им же были созданы железнодорожные станции Стрельненская, Сергиевская и Красносельская.

Петербургская станция (Петергофский вокзал) была построена в 1855–1858 гг. по проекту архитектора А. И. Кракау, взявшего за основу Восточный вокзал в Париже. К вокзальному зданию примыкали два боковых двухэтажных флигеля, в правом располагались служебные помещения, кассы и багажное отделение, в левом находились комнаты для императорской семьи. Лицевой фасад вокзала был украшен большим полукруглым витражом, в который установили часы фирмы «Павел Буре», работающие до сих пор. Балтийским вокзал стал называться с 1872 года после открытия железнодорожного сообщения с Ревелем.

Ко времени пуска Петергофской железной дороги ее правление получило все заказанные паровозы и вагоны и имело возможность в полной мере удовлетворить требования публики. Ежедневно из

Петербурга в Петергоф и обратно ходили пять поездов. Маршрут занимал 1 час 10 минут. В день могли проехать от 3500 до 4500 пассажиров. В воскресенье и праздничные дни при большом стечении людей, назначались дополнительные поезда. На станциях Красносельской, Сергиевской и Стрельненской были учреждены дилижансы, которые за небольшую плату развозили пассажиров до нужного им места [22].

Открытие железной дороги вызвало опасение, что возникнут потери у компании петергофских пароходов. Однако вскоре выяснилось: они беспочвенны. Летом желающих в хорошую погоду отправиться в Петергоф по морской глади не уменьшилось. К тому же пристани пароходства находились в центре города, в отличие от станции железной дороги, до которой необходимо было ехать, а для не имеющих собственного экипажа это дополнительная трата средств. По словам писателя Д. В. Григоровича, чтобы добраться до станции, приходилось «проколесить 5 верст по адской дороге и истратить на извозчика больше, чем стоит билет вагона» [23]. Кроме того, и сам проезд на пароходе стоил дешевле, чем в поезде. Цена морского билета составляла 50 коп., а места в вагоне 2-го класса — до 60 коп. [24].

Однако все подобные обстоятельства уравновешивал спрос. Железнодорожные станции располагались в районе, сплошь застроенном дачами. Эта местность неизменно оставалась очень оживленной. Современники отмечали, что ее можно было считать продолжением столицы: «Шум, пыль, многолюдство, как в городе, особенно в предпраздничные и в праздничные дни. Толпы гуляющих, экипажи, скачущие взад и вперед в Петергоф, Ораниенбаум и на окрестные дачи, пешеходы, идущие помолиться в Сергиевскую обитель» [25]. И такая напряженная жизнь, естественно, нуждалась в развитой транспортной инфраструктуре, Петергофская железная дорога свой общественный заказ выполнила.

За ее постройку барон Штиглиц в 1857 году был награжден орденом св. Станислава 1-й степени [26].

4.

Позднее А. Л. Штиглиц получил разрешение построить однопутную железнодорожную ветку от станции Лигово на Красное Село протяженностью 12,5 версты. Ее сооружение началось в октябре 1858 года [27]. Руководили строительством дороги В. И. Бурда, инженер-поручик П. С. Барминский, инженер Г. И. Розмитальский и архитектор Н. Л. Бенуа. 14 июня 1859 года, Красносельская ветка была открыта. Примерный капитал ее исчислялся в 300 тыс. рублей. Первоначально движение по ней, однако, из-за малого количества пассажиров и грузов производилось только с весны до осени.

В мае 1862 года Штиглицу было дозволено за собственный его счет продолжить двухпутную железнодорожную линию от Петергофа до Ораниенбаума и устроить там морскую пристань для содержания пароходного сообщения между Ораниенбаумом и Кронштадтом. На Ораниенбаумскую железную дорогу распространялись все преимущества и обязанности, изложенные и утвержденные 9 августа 1856 года в уставе Петергофской дороги [28]. В высочайше учрежденном положении об Ораниенбаумской дороге для возмещения капитала, употребленного на ее строительство, в случае образования общества Петергофской железной дороги барону А. Л. Штиглицу дозволялось выпустить 2000 акций по 500 руб. каждая (всего на 1 млн руб.).

Строительством Ораниенбаумской железной дороги руководили В. И. Бурда, инженер Г. И. Розмитальский и архитектор Ф. Л. Миллер. Протяженность ее составляла 11,2 версты. Работы на Ораниенбаумском участке были начаты в августе 1863 года, движение по нему открыто 7 июня 1864 года.

Петергофская железная дорога начиналась от Обводного канала, недалеко от станции Варшавской железной дороги. Проходя через дачную местность, дорога огибала Финский залив, доходила до станции в Петергофе, расположенной за парком Александрии, далее продолжалась за Новым и Старым Петергофом, поворачивала у деревни Мартышкиной





к берегу Финского залива, пересекала шоссе и следовала вдоль берега до Ораниенбаума, где находилась конечная станция. От нее дорога доходила до Ораниенбаумской купеческой пристани. Протяженность всей линии от Петербурга до Ораниенбаума составляла 38,4 версты.

На постройку Петергофской дороги было израсходовано к 1 января 1867 года 4761427 руб., или 93544 руб. на версту [29]. По утверждению А. А. Половцова, основные средства на этот свой проект Штиглиц получал от сахарного завода в Екатерингофе, приносящего до 500 тыс. ежегодного дохода [30].

После введения в эксплуатацию Петергофской железной дороги акционерное общество было создано не сразу. Барон оставался собственником дороги, формально воспользовавшись правом на учреждение компании лишь через 15 лет. В марте 1869 года он уведомил министерство финансов, что общество Петергофской железной дороги образовано, все акции разобраны, а издержанная им сумма на постройку дорог возвращена сполна. Капитал общества при этом составил 3800 тыс. рублей. Штиглиц сообщал, что с 15 мая эксплуатация дороги переходит в заведование обществом и к этому сроку будет избрано правление [31]. Результат: за Петергофскую желез-

ную дорогу ее создатель и инвестор получил 3300 тыс. руб. сер. [32].

До того барон считался владельцем дороги, директорами ее были К. К. Фелейзен и А. Х. Таль, управляющим — В. И. Бурда [33]. Впрочем, в «Русском биографическом словаре» А. А. Половцова указано, что А. Л. Штиглиц «подарил» Петергофскую дорогу своему компаньону К. К. Фелейзену, который переступил ее «за солидное вознаграждение обществу капиталистов» [34]. Возможно, это и стало причиной ссоры Штиглица и Фелейзена.

В июле 1869 года произошло несколько несчастных случаев на Киево-Балтийской и Петергофской железных дорогах. Оказалось, что при строительстве Петергофской трассы употреблялись шпалы из леса плохого качества. На это обращала внимание комиссия, принимавшая дорогу. Журнал комиссии лежал в департаменте, но по замечанию ничего не было сделано [35].

В январе 1872 года Петергофская дорога была продана обществу Балтийской железной дороги [36]. Покупатели взяли объединить линии двух прежде разрозненных сетей, решив протянуть соединительную ветвь от Красного Села [37]. На ее постройку потратили 351 тыс. руб., еще 200 тыс. — на обустройство станции в С.-Петербурге, которая стала называться Балтийским вокзалом.

Штиглиц одно время стремился контролировать строительство и других железных дорог в России. Так, по утверждению камер-юнкера В. А. Муханова, в 1855 году благодаря вмешательству Штиглица заглохла инициатива по созданию железной дороги от Москвы на Харьков и Феодосию, с которой выступила компания во главе с князем Кочубеем. Предложенный компанией вариант был выгоден. Учредители просили 4% для обеспечения своего капитала сроком на пять лет, пока будет идти строительство дороги. Штиглиц, вероятно, опасавшийся открывавшейся возможности прибегать к внутренним займам и, следовательно, обходиться без его посредничества, «своими домогательст-

вами при графе Нессельроде и князе Воронцове уладил дело так, что компания получила отказ» [38].

С именем барона А. Л. Штиглица связаны еще несколько железных дорог в России. Он был инициатором учреждения в 1857 году знаменитого международного проекта под названием «Главное общество российских железных дорог», став его первым вице-президентом. А в 1870 году он на свои средства построил железную дорогу между С.-Петербургом и Нарвой, позже выкупленную казной и продолженную до Таллинна.

ЛИТЕРАТУРА

1. Записка Штиглица о ходе дела по постройке Петергофской железной дороги // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 105–105 об., 108 об. –109.
2. Прощение Штиглица // РГИА. Ф. 18. Оп. 5. Д. 1590. Л. 3–5 об.
3. Клейнмихель – министру финансов от 26 августа 1853 г. // РГИА. Ф. 18. Оп. 5. Д. 1590. Л. 1 об., 12 об.; Записка Штиглица Чевкину // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 39.
4. [Дубельт Л.В.] Заметки и дневники Л. В. Дубельта // Российский Архив (История Отечества в свидетельствах и документах XVIII–XX вв.). М., 1995. Вып. VI. С. 210.
5. Проект Устава Петергофской железной дороги // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 5–6 об. Отечественные записки. 1856. Т. CVIII. Кн. 10. Отд. V. Современная хроника России. С. 55–58, Русский вестник. 1856. Т. VI. Смесь. Внутренние известия. С. 120–121; Салов В. В. Начало железнодорожного дела в России 1836–1855 // Вестник Европы. 1899. Кн. 5. С. 158.
6. Прощение барона Штиглица графу Клейнмихелю 21 октября 1853 г. // РГИА. Ф. 18. Оп. 5. Д. 1590. Л. 12–14.
7. Всеподданнейший доклад главноуправляющего путями сообщения П. А. Клейнмихеля // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 35. Л. 144–144 об.
8. Отношение графа Орлова графу Клейнмихелю // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 3–3 об.; Прощение А. Л. Штиглица // Там же. Л. 118–119 об.; [Кислинский Н.А.] Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: исторический очерк, составленный начальником отделения канцелярии Комитета министров Н. А. Кислинским, под главной редакцией статс-секретаря Куломзина. Т. 1. СПб., 1902. С. 67; Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1976. С. 63; Иванова Т. И., Мартиров В. Б. Петергофская железная дорога 1853–1869. СПб., 2006. С. 108.
9. Отпуск с отношения к барону Штиглицу от 11 июля 1856 г. // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 115–116.
10. Записка А. Л. Штиглица – К. В. Чевкину от 12 июля 1856 г. // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 117.
11. РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 121 об.
12. РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 119.
13. Всеподданнейший доклад главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями

К. В. Чевкина // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 120–125 об.

14. К. В. Чевкин Л. И. Штиглицу // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 127.

15. Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отд. 1. Гл. 2. СПб., 1867. С. 122.

16. Петербургские заметки // Отечественные записки. 1855. Т. 100. № 6. С. 132.

17. Докладная записка Кербеда // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 94.

18. Проект Устава Петергофской железной дороги // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 5–20.

19. Указ // РГИА. Ф. 207. Оп. 1. Д. 37. Л. 156, 157; Устав Общества Петергофской железной дороги // ПСЗ РИ II. Т. XXXI. Ст. 30 837. С. 675–682; О сооружении бароном Штиглицем железной дороги от Петербурга до Петергофа // ЦГИА СПб. Ф. 514. Оп. 1. Д. 432; Об устройстве бароном Штиглицем железной дороги между С.-Петербургом и Петергофом // ЦГИА СПб. Ф. 253. Оп. 2. Д. 184.

20. Библиотека для чтения. 1857. Т. 144. Кн. 8. Отд. VII. Смесь. С. 277–278; Северная пчела. 1857. 2 июля. № 142.

21. Северная пчела. 1857. 20 августа. № 180.

22. Северная пчела. 1857. 20 августа. № 180; Там же. 23 августа. № 183.

23. Григорович Д. Корабль «Ретвизан» (Год в Европе и на европейских морях) // Морской сборник. 1860. Т. 45. Кн. 2. С. 340.

24. Отечественные записки. 1857. Т. 113. Кн. 7. Отд. III. С. 34.

25. Авдеева К. А. Записки о старом и новом русском быте. СПб., 1842. С. 1.

26. РГИА. Ф. 560. Оп. 16. Д. 198. Л. 64.

27. ПСЗ РИ II. Т. XXXIII. Отд. 2. Ст. 33 443. С. 76.

28. Положение об Ораниенбаумской железной дороге // ПСЗ РИ II. Т. XXXVII. Ст. 38 275. С. 433–434.

29. Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отд. 1. Гл. 2. С. 123.

30. Половцов А. А. Дневник государственного секретаря. Т. 1. М., 2005. С. 330.

31. Об учреждении Общества Петергофской железной дороги // РГИА. Ф. 295. Оп. 1. Д. 73; Об образовании Общества Петергофской железной дороги // ПСЗ РИ II. Т. XLIV. Ст. 46 959. С. 313; Сборник сведений о железных дорогах в России. 1868–1869. СПб., 1872. С. 370.

32. Гейлер И. К. Сборник сведений о процентных бумагах (фондах, акциях и облигациях) России. Руководство для помещения капиталов. СПб., 1871. С. 283.

33. Всеобщая адресная книга С.-Петербурга с Васильевским островом, Петербургскою и Выборгскою сторонами и Охтою. СПб., 1867–68. Отд. II. С. 7.

34. Русский биографический словарь. Т. 23. СПб., 1911. С. 426.

35. Дельвиг А. А. Мои воспоминания. Т. 4. М., 1913. С. 148.

36. О приобретении Петергофской железной дороги Обществом Балтийской железной дороги // РГИА. Ф. 295. Оп. 1. Д. 138; О соединении Петергофской и Балтийской железных дорог в руках Общества Балтийской железной дороги // РГИА. Ф. 295. Оп. 1. Д. 173.

37. Устав Общества Балтийской железной дороги // ПСЗ РИ II. Т. XLVII. Ст. 50 523. С. 202–217.

38. Муханов В. А. Еще из дневниковых записок В. А. Муханова // Русский архив. 1897. Кн. 2. № 5. С. 92.





PETERHOF RAILWAY OF BARON ALEXANDER VON STIEGLITZ

Lizunov, Pavel V. – D. Sc. (History), professor, head of the department of philosophy and cultural sciences of Northern (Arctic) federal university named after Mikhail Lomonosov, Arkhangelsk, Russia.

After the construction of first railways in Russia the relations of ownership also were reshaped. Private investors and public treasury were looking for mutually beneficial forms of cooperation, new

corporations and concessionaires tried to begin business in rail sector. Baron Stieglitz was among first private investors in the history of Russian railways.

Key words: railway, history, Petersburg, Peterhof, Stieglitz, treasury, private company, ownership, property, operation.

REFERENCES

1. Zapiska Shtiglitsa o hode dela po postroyke Petergofskoy zheleznoy dorogi // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 105–105 ob., 108 ob. – p. 109.
2. Proshenie Shtiglitsa // RGIA. F. 18. Op. 5. D. 1590. L. 3–5 ob.
3. Kleynmihel» – ministru finansov ot 26 avgusta 1853 g. // RGIA. F. 18. Op. 5. D. 1590. L. 1 ob., 12 ob.; Zapiska Shtiglitsa Chevkinu // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 39.
4. [Dubel't L.V.] Zаметki i dnevniki L. V. Dubel'ta // Rossiyskiy Arhiv (Istoriya Otechestva v svidetel'stvah i dokumentah XVIII–HH vv.). M., 1995. Vyp. VI. p. 210.
5. Proekt Ustava Petergofskoy zheleznoy dorogi // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 5–6 ob. Otechestvennye zapiski. 1856. T. CVIII. Kn. 10. Otd. V. Sovremennaya hronika Rossii. pp. 55–58, Russkiy vestnik. 1856. T. VI. Smes». Vnutrennie izvestiya. pp. 120–121; Salov V. V. Nachalo zheleznodorozhnogo dela v Rossii 1836–1855 // Vestnik Evropy. 1899. Kn. 5. p. 158.
6. Proshenie barona Shtiglitsa grafu Kleynmihelyu 21 oktyabrya 1853 g. // RGIA. F. 18. Op. 5. D. 1590. L. 12–14.
7. Vsepoddannейshiy doklad glavnoupravlyayushchego putyami soobscheniya P. A. Kleynmihelya // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 35. L. 144–144 ob.
8. Otnoshenie grafa Orlova grafu Kleynmihelyu // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 3–3 ob.; Proshenie A. L. Shtiglitsa // Tam zhe. L. 118–119 ob.; [Kislinskiy N.A.] Nasha zheleznodorozhnaya politika po dokumentam arhiva Komiteta ministrov: istoricheskiy ocherk, sostavleniy nachal'nikom otdeleniya kantselyarii Komiteta ministrov N. A. Kislinskim, pod glavnoy redaktsiey stats-sekretarya Kulomzina. T. I. SPb., 1902. p. 67; Solov'eva A. M. Zheleznodorozhnyy transport Rossii vo vtoroy polovine XIX v. M., 1976. p. 63; Ivanova T. I., Martirov V. B. Petergofskaya zheleznyaya doroga 1853–1869. SPb., 2006. p. 108.
9. Otpusk s otnosheniya k baronu Shtiglitsu ot 11 iyulya 1856 g. // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 115–116.
10. Zapiska A. L. Shtiglitsa – K. V. Chevkinu ot 12 iyulya 1856 g. // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 117.
11. RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 121 ob.
12. RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 119.
13. Vsepoddannейshiy doklad glavnoupravlyayushchego putyami soobscheniya i publichnymi zdaniyami K. V. Chevkina // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 120–125 ob.
14. K. V. Chevkin L. I. Shtiglitsu // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 127.
15. Sbornik svedeniy o zheleznykh dorogah v Rossii. 1867. Otd. I. Gl. 2. SPb., 1867. p. 122.
16. Peterburgskie zametki // Otechestvennye zapiski. 1855. T. 100. № 6. p. 132.
17. Dokladnaya zapiska Kerbedza // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 94.
18. Proekt Ustava Petergofskoy zheleznoy dorogi // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 5–20.
19. Ukaz // RGIA. F. 207. Op. 1. D. 37. L. 156, 157; Ustav Obschestva Petergofskoy zheleznoy dorogi // PSZ RI II. T. XXXI. St. 30 837. pp. 675–682; O sooruzhenii baronom Shtiglitsem zheleznoy dorogi ot Peterburga do Petergofa // TsGIA SPb. F. 514. Op. 1. D. 432; Ob ustroystve baronom Shtiglitsem zheleznoy dorogi mezhdru S. – Peterburgom i Petergofom // TsGIA SPb. F. 253. Op. 2. D. 184.
20. Biblioteka dlya chteniya. 1857. T. 144. Kn. 8. Otd. VII. Smes». pp. 277–278; Severnaya pchela. 1857. 2 iyulya. № 142.
21. Severnaya pchela. 1857. 20 avgusta. № 180.
22. Severnaya pchela. 1857. 20 avgusta. № 180; Tam zhe. 23 avgusta. № 183.
23. Grigorovich D. Korabl» «Retvizan» (God v Evrope i na evropeyskiy moryah) // Morskoy sbornik. 1860. T. 45. Kn. 2. p. 340.
24. Otechestvennye zapiski. 1857. T. 113. Kn. 7. Otd. III. p. 34.
25. Avdeeva K. A. Zapiski o starom i novom ruskom byte. SPb., 1842. p. 1.
26. RGIA. F. 560. Op. 16. D. 198. L. 64.
27. PSZ RI II. T. XXXIII. Otd. 2. St. 33 443. p. 76.
28. Polozhenie ob Oranienbaumskoy zheleznoy doroge // PSZ RI II. T. XXXVII. St. 38 275. p. 433–434.
29. Sbornik svedeniy o zheleznykh dorogah v Rossii. 1867. Otd. I. Gl. 2. p. 123.
30. Polovtsov A. A. Dnevnik gosudarstvennogo sekretarya. T. I. M., 2005. p. 330.
31. Ob uchrezhdenii Obschestva Petergofskoy zheleznoy dorogi // RGIA. F. 295. Op. 1. D. 73; Ob obrazovanii Obschestva Petergofskoy zheleznoy dorogi // PSZ RI II. T. XLIV. St. 46 959. p. 313; Sbornik svedeniy o zheleznykh dorogah v Rossii. 1868–1869. SPb., 1872. p. 370.
32. Geyler I. K. Sbornik svedeniy o protsentnykh bumagah (fondah, aktsiyah i obligatsiyah) Rossii. Rukovodstvo dlya pomescheniya kapitalov. SPb., 1871. p. 283.
33. Vseobschaya adresnaya kniga S. – Peterburga s Vasil'evskim ostrovom, Peteburgskoyu i Vyborgskoyu storonami i Ohtoyu. SPb., 1867–68. Otd. II. p. 7.
34. Russkiy biograficheskiy slovar». T. 23. SPb., 1911. p. 426.
35. Del'vig A. A. Moi vospominaniya. T. 4. M., 1913. p. 148.
36. O priobretenii Petergofskoy zheleznoy dorogi Obschestvom Baltiyskoy zheleznoy dorogi // RGIA. F. 295. Op. 1. D. 138; O soedinenii Petergofskoy i Baltiyskoy zheleznykh dorog v rukah Obschestva Baltiyskoy zheleznoy dorogi // RGIA. F. 295. Op. 1. D. 173.
37. Ustav Obschestva Baltiyskoy zheleznoy dorogi // PSZ RI II. T. XLVII. St. 50 523. pp. 202–217.
38. Muhanov V. A. Esche iz dnevnikovoyh zapisok V. A. Muhanova // Russkiy arhiv. 1897. Kn. 2. № 5. p. 92.

Координаты автора (contact information): Лизунов П. В. (Lizunov P. V.) – pavelvl@mail.ru.

Статья поступила в редакцию / article received 16.07.2013
Принята к публикации / article accepted 15.08.2013