

RU

## Дискуссия о железнодорожном транспорте как стратегической основе государственного развития России в 30-40-е гг. XIX в.

Колпаков П. А.

**Аннотация.** Цель исследования – реконструировать исторический опыт принятия решения об организации железнодорожного сообщения в Российской империи в XIX в. Научная новизна работы определяется впервые проведенным комплексным исследованием позиций и аргументов представителей политической элиты относительно железнодорожного строительства, а также их оценок перспектив влияния рельсовых дорог на экономику и обороноспособность России. Полученные результаты свидетельствуют о том, что первоначально железнодорожное сообщение не рассматривалось в качестве возможной основы экономического развития и обеспечения обороноспособности. Значительность требовавшихся капиталовложений и критика потенциального эффекта от рельсовых дорог стали идейной основой позиции противников появления «чугунки» в России эпохи Николая I. Подкрепленная экспертными мнениями и зарубежным опытом воля монарха посредством учреждения специальных органов создала условия для становления России как железнодорожной державы.

EN

## Polemics of the 1830-1840s on Railway Transport Role in Russia's Social and Economic Development

Kolpakov P. A.

**Abstract.** The paper reveals historical prerequisites for establishing railways in the Russian Empire in the XIX century. Scientific originality of the study lies in the fact that the author for the first time analyses the political elite's views on the following issues: prospects for railway construction and potential influence of railways on the Russian economy and military potential. The findings indicate that railway transport wasn't initially considered as a basis of economic and military development. The need for large-scale investments and doubts concerning efficiency of railways – such were the arguments of political figures who opposed establishment of railways in Russia in the reign of Nicholas I. The sovereign's decision based on expert opinion and foreign experience promoted Russia's development as a railway empire.

### Введение

Актуальность исследования определяется чрезвычайно высокой значимостью железнодорожного сообщения для современной России. Сегодня железная дорога является одной из базовых основ интеграции регионов, экономики страны и ее безопасности. Важность для государства железнодорожного транспорта и видение широких перспектив его развития закрепляется положениями Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. В документе стратегического планирования определена исключительная роль эффективного функционирования железнодорожного транспорта в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики и защите национального суверенитета. Принципиальное отношение правительства к отрасли раскрывается в значениях количественных показателей, прогнозируемый срок достижения которых – 2030 г. [15].

Однако в XIX в., когда в Российской империи были заложены основы организации учреждений управления железнодорожным транспортом и создана протяженная сеть «чугунки», идея ее устройства первоначально не только не рассматривалась в качестве потенциального двигателя экономики, но и была встречена с большим сомнением, а некоторыми представителями политической элиты и чиновничества – крайне враждебно.

**Таблица 1.** Прогнозные значения показателей Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [15]

	Погрузка грузов		Грузооборот		Пассажиروоборот	
	Значение (млн тонн)	Динамика (к 2007 г.)	Значение (млрд тонно-км)	Динамика (к 2007 г.)	Значение (млрд пасс.-км)	Динамика (к 2007 г.)
<b>Минимальный вариант</b>	1970	+47%	3050	+46%	202	+16%
<b>Максимальный вариант</b>	2150	+60%	3300	+58%	231	+33%

Историко-ретроспективный метод исторического исследования позволяет обосновать актуальность статьи, во-первых, стратегическим характером принятого императором Николаем I решения, с которого началось становление России как железнодорожной державы, одного из мировых лидеров отрасли, во-вторых, практическим интересом к механизмам выработки долгосрочных мер, определяющих направления государственного развития в условиях поиска путей экономического роста, а также новых подходов к обеспечению обороноспособности.

Достижение цели исследования предполагает решение следующих задач: определить предпосылки постановки вопроса о строительстве железных дорог в Российской империи; изучить выводы комиссии по рассмотрению первого, представленного Николаю I инженером фон Герстнером, проекта устройства обширной сети железных дорог в России; проанализировать аргументацию позиции противников железнодорожного строительства, выражавшуюся в рамках работы Комитета об устройстве железных дорог; реконструировать ход дискуссии после открытия Царскосельской железной дороги; изучить решения, заложившие нормативные и организационные основы железнодорожного строительства в Российской империи.

Методологические основы исследования определяются фундаментальными принципами исторической науки – историзма, научной достоверности и объективности. В ходе проведения исследования автор опирался на аппарат общенаучных методов анализа, синтеза, индукции, конкретизации. Среди использованных специально-исторических методов исследования: историко-генетический, последовательно раскрывающий свойства изучаемой реальности; историко-сравнительный, позволяющий сопоставлять характеристики сравниваемых объектов, и уже упомянутый историко-ретроспективный, с позиций которого начальной точкой познания является следствие, а конечной – причина.

Теоретическую базу исследования составили работы инженеров-железнодорожников – участников событий, которым посвящена статья: Ф. А. Герстнера [4], П. П. Мельникова [7]; исторические труды их последователей – чиновников ведомства путей сообщения В. М. Верховского [3], А. С. Ермолова [6]; публикации современных исследователей С. С. Буддыгина [2], Ю. И. Петрова [12], А. Г. Чукарева [18], а также нормативно-законодательные акты, регулировавшие учреждение специальных органов организации железнодорожного строительства в рассматриваемом периоде [10, с. 844; 11].

Практическая значимость исследования заключается в возможности использования его материалов для подготовки лекционных курсов по истории железных дорог и государственного управления в России.

### **Предпосылки постановки вопроса о строительстве железных дорог в Российской империи**

Идея государственного единения народов России прокладывала себе дорогу с давних времен. Ее осуществление на всех этапах истории настойчиво требовало создания и улучшения путей сообщения, прежде всего для углубления экономических связей и защиты Отечества [5, с. 11]. Отечественная война 1812 г. и Заграничный поход русской армии 1813-1814 гг. подтвердили важность обеспечения войск, их способности передвигаться на значительные расстояния. Скорость переброски сил и вооружений была одним из определяющих факторов достижения преимущества над противником.

Всходя на престол, Николай I перенимал от старшего брата не только неразрешенные проблемы внутренней политики, но и хозяйство страны, находившееся в весьма сложном состоянии. Изъяны крепостнической системы, доминирование экстенсивных подходов к повышению доходности усугубились разорением наполеоновского нашествия. Деньги поступали в казну крайне медленно (бремя податей стало для населения еще более тяжелым в условиях послевоенной сократившейся экономики), упала цена на хлеб. Объемы эмиссии ассигнаций снижали реальную ценность бумажных денег, находившихся в обороте [1, с. 157-158]. Кроме того, исторический фон Промышленного переворота, локомотивом которого являлась Англия, определял явную потребность поиска новых стратегических основ для преобразований в организации хозяйственной деятельности [2, с. 91].

Первоначально железнодорожный транспорт в Российской империи не рассматривался в качестве такой основы, отрасли, способной обеспечить заказами многие смежные сферы. Такую роль «чугунка» обретет при Александре III, к началу правления которого железная дорога представляла собой «слабое звено» экономики, что определялось задолженностями казне железнодорожных обществ, бесконтрольностью в тарифах, огромными расходами на содержание инфраструктуры [17, с. 3]. И хотя к концу царствования Николая I протяженность железных дорог в России составляла всего 980 верст (примерно 1,5% от протяженности железнодорожных путей в мире), с его эпохи начинается отправление в жизнь железнодорожного дела в России [12, с. 106].

### Работа комиссии по изучению проекта фон Герстнера об устройстве железных дорог в России

Заметным событием в истории постановки вопроса о железнодорожном строительстве и перспективах решения с опорой на железнодорожный транспорт цели хозяйственного развития является прибытие в 1834 г. в Российскую империю профессора Венского политехнического института фон Герстнера.

6 января 1835 г. императору Николаю Павловичу была подана записка Герстнера о пользе создания на территории России рельсовых путей сообщения. Представленный самодержцу замысел уже известного в Европе инженера отличала масштабность: Герстнер предлагал соединить железной дорогой Санкт-Петербург, Москву, Нижний Новгород и Казань. От линии между Санкт-Петербургом и Казанью предполагалось сделать ответвление в направлении портового города – Одессы или Таганрога. В совокупности с оказанием необходимого содействия пароходству по Волге и Каспийскому морю такая сеть железных дорог должна была стать новой транспортной основой для прохождения грузов по территории России и интенсификации торговли.

Однако намерения Герстнера не были бескорыстными, напротив, выполнение выдвигаемых им условий строительства обещало ему значительное состояние и влияние на отрасль, получившую впоследствии стратегическое значение. Среди условий были обозначены: предоставление Герстнеру как владельцу особой привилегии и его наследникам исключительного права на строительство железных дорог во всей Российской империи в течение 20 лет; бесплатная уступка необходимых казенных земель; определение тарифов владельцем привилегии; оставление построенных дорог в его вечной собственности; получение права на строительство гостиниц на бесплатно уступленных казенных землях на расстоянии версты от путей. Иностранец настаивал также и на закреплении за собой полномочий по принятию решений о развитии сети железных дорог: их направления должны были определяться, по его мнению, обладателем привилегии [3, с. 21-22].

Главноуправляющий путями сообщений и публичными зданиями граф Карл Федорович Толь, выполняя высочайшее повеление императора о рассмотрении указанной записки, 14 января 1835 г. учредил комиссию для изучения предложений Герстнера в техническом отношении и на предмет соответствия государственным интересам. Работа комиссии не продлилась долго, в этот же день граф К. Ф. Толь на докладе Николаю I сообщал, что ранее вопрос устройства железных дорог уже обсуждался в Главном управлении путей сообщения и ввиду протяженных водных путей и особенностей климата их строительство было признано нецелесообразным. Несмотря на столь категоричное мнение главы транспортного ведомства, проработка железнодорожного вопроса продолжилась. Через две недели комиссия представила рапорт, согласно которому климат не мог рассматриваться в качестве препятствия созданию железнодорожного сообщения, вместе с этим признавалось необходимым с помощью паровой тяги осуществлять только перевозку пассажиров, а для торговых путей оставить тягу лошадиную. Испрашиваемая Герстнером привилегия была оценена как неприемлемое условие. Таким образом, сместившая с позиции полного отрицания потребности в железнодорожном транспорте ведомство путей сообщения монаршая воля способствовала свершению первого шага к появлению «чугунки» в Российской империи.

### Работа Комитета об устройстве железных дорог

17 февраля 1835 г. граф К. Ф. Толь, ссылаясь на государственную значимость решения по железным дорогам, просил высочайшего соизволения на образование Комитета об устройстве железных дорог в составе председателя государственного совета Н. Н. Новосильцева, военного министра А. И. Чернышева, министра финансов Е. Ф. Канкрин, действительного тайного советника М. М. Сперанского, министра внутренних дел Д. Н. Блудова и самого главноуправляющего. По решению Николая I в состав комитета были также включены генерал-адъютанты П. М. Волконский и А. Х. Бенкендорф [Там же, с. 23-24]. Последний, являясь одним из ближайших к императору доверенных лиц, возглавлял Третье отделение С.Е.И.В. канцелярии и Корпус жандармов [8, с. 87].

В ходе состоявшегося 25 февраля 1835 г. первого заседания комитета перед его членами были поставлены вопросы о пользе железных дорог и приемлемости условий Герстнера. В оценке потребности империи в железных дорогах продолжились раскрываться перемены декларируемого политической элитой мнения: ее полезность в целом была признана, однако сомнения по данному поводу были весьма значительны. Одним из основных критиков перспективы железнодорожного строительства в Российской империи являлся Е. Ф. Канкрин. Министр финансов придерживался мнения о сомнительности выгод для экономики от эксплуатации железнодорожного транспорта, исходя из расчетных цен доставки грузов. В развитии железной дороги он усматривал опасности усиления социальной напряженности среди крестьян, которые могли лишиться извоза как вида заработка; вырубки лесов для получения угля, необходимого для работы паровых машин. Не обнаруживал Е. Ф. Канкрин преимуществ и в отношении обеспечения безопасности государства, указывая на значительность количества вагонов, которые потребуются для перевозки войск, и отсутствие потребности в них в мирное время [3, с. 25-26].

Позиция министра финансов не была лишена оснований. Еще неочевидным, активно ставившимся под сомнение в рассматриваемом периоде преимуществам железнодорожного транспорта сопутствовали угрозы экономической дестабилизации в случае, если требовавшие колоссальных вложений проекты действительно оказались бы несостоятельными.

Строительство железных дорог за казенный счет и выделение значительных ассигнований в реалиях 30-х годов XIX в. противоречили декларируемому министром финансов принципу «изворачиваться естественными доходами государства, избегая новых займов, особенно заграничных». Проблема государственного долга стояла действительно остро: если в течение первых двух лет правления Николая I Российской империей не было взято новых займов (а внутренний долг с 1826 г. по 1828 г. сократился на 6 млн рублей), то в 1828 г. начало войны с Турцией вынудило правительство изыскивать за границей средства для покрытия чрезвычайных расходов. Сумма нового займа составила 42 млн гульденов. Польское восстание 1831 г. стало причиной нового долга на сумму 40 млн гульденов. При этом полученных средств оказалось недостаточно для покрытия военных расходов, и государство обратилось к механизмам внутренних заимствований: в период с 1826 г. по 1833 г. долг государственного казначейства Заемному банку вырос с 19,2 млн рублей до 54 млн рублей [9, с. 226-227]. В таких условиях масштабный инфраструктурный проект, польза которого активно подверглась сомнению даже профильным ведомством – главным управлением путей сообщения, очевидно, воспринимался министерством финансов как авантюрное мероприятие.

Строительство на денежные средства частных лиц являлось вторым возможным вариантом создания на территории Российской империи железнодорожной сети. Однако и частное финансирование было сопряжено со значительными угрозами. Обнаружение невостребованности железнодорожного транспорта уже по факту сооружения инфраструктуры или недоведение железнодорожного проекта до завершения создавало опасность разорения частных лиц, сконцентрировавших огромный капитал, что также имело потенциал пагубного влияния на экономику. Завершение государством незаконченных проектов (как впоследствии произойдет с Варшаво-Венской железной дорогой) также вводило его в дополнительные затраты. Привлечение иностранного капитала могло вовлечь государство в состояние крайней от него зависимости, что подтверждалось требовавшейся Герстнером железнодорожной привилегией и совершенно точно противоречило интересам империи.

В отношении получения железнодорожной привилегии комитет указал Герстнеру на необоснованность его притязаний. Ответом инженера стало его ходатайство об учреждении общества с капиталом в 3 млн руб. для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села, Павловска и Колпино. В сложившейся ситуации такое предложение (вновь не лишенное разнообразных выгод для ходатайствующего) означало готовность продемонстрировать преимущества железной дороги в масштабах, значительно меньших по сравнению с первым вариантом [3, с. 27].

15 апреля 1836 г. после согласования деталей последовал указ Правительствующего Сената с опубликованием высочайше утвержденного Положения об учреждении общества акционеров для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села с продолжением до Павловска, которое, в частности, закрепляло наличие у общества исключительной привилегии и запрет на строительство в течение 10 лет железной дороги по указанному маршруту кем-либо еще [Там же, с. 38].

В том же 1836 г. Герстнером было написано сочинение «О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск, высочайше привилегированной его императорским величеством компанией». Сочинение стало настоящим инструментом склонения мнения общественности в пользу устройства железнодорожного сообщения в России. Отпечатанное при Императорской Академии наук, оно «безденежно» распространялось во многих местах столицы, а также в Москве, Варшаве, Риге, Дерпте, Ревеле и Митаве [4, с. 2]. Открытие дороги состоялось 30 октября 1837 г., а с апреля 1838 г. движение по ней осуществлялось исключительно на паровой тяге [3, с. 40].

Герстнеру не удалось воплотить в жизнь свой масштабный замысел, его условия так и не были приняты, однако он навсегда вошел в историю как строитель первой российской железной дороги [19, с. 91-92].

### **Развитие дискуссии после открытия Царскосельской железной дороги**

Значительность затрат на строительство Царскосельской железной дороги и ее эксплуатацию дала новый толчок дискуссии о полезности нового вида транспорта для хозяйства и защиты империи, в некоторой степени предоставив новые аргументы его противникам. Продолжал отстаивать свою позицию главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями граф К. Ф. Толь, ему вторил Комитет министров. Распространенным становилось мнение о том, что строительство протяженных железнодорожных линий, как, например, между двумя столицами, преждевременно и требует капиталов, концентрации и растраты которых могут ввести государство и частных лиц в чрезвычайные и излишние издержки, указывалось на необходимость использования считавшегося более дешевым и приспособленным к рельефу и природным условиям водного транспорта, а преимущество железных дорог – скорость перевозки – нивелировалось аргументом о потребности в транспорте дешевом, но не быстром, нужда в котором в условиях сбора одного урожая в год не казалась объективным основанием для больших затрат [3, с. 44-46].

Наперекор такой позиции не терял интереса к железнодорожному строительству император Николай I. Для оценки возможностей функционирования железных дорог в Соединенные Штаты Америки были откомандированы полковник Н. О. Крафт и подполковник П. П. Мельников, пробывшие там с июня 1839 г. по июнь 1840 г. [3, с. 55]. Необходимо отметить ключевую роль основоположника отечественной железнодорожной науки Павла Петровича Мельникова в отношении принятия решения о железнодорожном строительстве в Российской империи. Окончив Военно-строительную школу в 1823 г., П. П. Мельников сразу был принят на третий курс Института

Корпуса инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге. В 1831 г. назначен на должность помощника профессора по курсу прикладной математики, и, хотя железнодорожное дело в институте профессионально не изучалось, П. П. Мельников акцентировал особое внимание на перспективах его развития в России [18, с. 16].

В 1835 г. публикуется книга П. П. Мельникова «О железных дорогах», которая становится еще одним голосом поддержки в дискуссии о перспективах устройства «чугунки» в Российской империи. Раскрывая особенности железнодорожного дела, автор подкрепляет свою позицию примером организации железнодорожного сообщения в Англии между Ливерпулем и Манчестером, где «человек испытал скорость поездов, до сего изобретения им не испытанную» [7, с. 2].

В ходе поездки в США его мнение еще более укрепилось. Вернувшись из командировки, П. П. Мельников и Н. О. Крафт дали исключительно положительный отзыв о возможности устройства железных дорог в России. В совокупности с тем обстоятельством, что в 1839 г. было принято решение о строительстве Варшаво-Венской железной дороги на частные деньги (впоследствии ее придется достраивать за казенный счет), в споре о железных дорогах обозначился переломный момент [16, с. 78]. Вместе с этим, несмотря на благоприятные сведения относительно пользы и возможности постройки железных дорог в России, представленные П. П. Мельниковым и Н. О. Крафтом, Комитет министров значительным большинством голосов признал строительство путей и инфраструктуры между Москвой и Санкт-Петербургом невозможным и нецелесообразным [6, с. 79].

### **Завершение дискуссии, создание нормативных и организационных основ железнодорожного строительства в России**

29 января 1842 г. состоялось заседание учрежденного под председательством цесаревича Александра Николаевича Особого комитета. Примечательно, что Николай I, убежденный в пользе железных дорог, возложил руководство органом, призванным окончательно разрешить вопрос их строительства, именно на сына, желая иметь надежного проводника своих доводов и позиции. В ходе заседания было озвучено предложение создать Специальную строительную комиссию, кроме того, на генерал-адъютанта графа П. А. Клейнмихеля и генерал-майора К. В. Чевкина была возложена обязанность составить проект положения о комитете и Строительной комиссии Санкт-Петербургской железной дороги [3, с. 56-57].

1 февраля 1842 г., присутствуя на последнем заседании Комитета министров, посвященном обсуждению вопроса о Санкт-Петербургско-Московской железной дороге, император Николай I завершил дискуссию о судьбе железнодорожного транспорта в России, повелев приступить к ее сооружению [6, с. 78-79].

В этот же день был издан данный Сенату указ «Об учреждении Особого комитета и Строительной комиссии для устройства Санкт-Петербургско-Московской железной дороги», таким образом, создание новых специальных органов, призванных организовать железнодорожное сообщение двух столиц, получило нормативное закрепление. Дорогу было решено возводить за счет казны, «дабы удержать постоянно в руках правительства и на пользу общую сообщение, столь важное для всей промышленной и деятельной жизни государства» [11].

11 августа 1842 г. вопросы устройства железной дороги между двумя столицами были отнесены к ведению Главного управления путями сообщения и публичными зданиями, в структуре которого был образован Департамент железных дорог в составе канцелярии и четырех отделений [10, с. 844; 14]. Таким образом, железнодорожное строительство получило и необходимые организационные основы. Движение по Николаевской железной дороге, соединившей две столицы, было открыто в 1851 г. (на ее строительство было потрачено более 64,6 млн рублей, при этом к началу движения еще не все объекты железнодорожной инфраструктуры были завершены) [13, с. 34]. В Российской империи началась эпоха становления железнодорожного транспорта, ставшего впоследствии стратегической основой отечественной экономики и безопасности.

### **Заключение**

Результатом исследования являются следующие выводы. Активная внешняя политика Российской империи, исчерпание ресурса развития экономики, основывавшейся на эксплуатации труда закрепощенного населения, в совокупности с консервативными воззрениями Николая I на устройства монархии и, в частности, крестьянский вопрос определили необходимость осуществления поиска новой стратегии, которая позволила бы разрешить сложившиеся противоречия. Исторический контекст периода Промышленного переворота направлял изыскания монарха в направлении распространения эксплуатации паровых машин, в том числе в сфере транспорта.

Железнодорожный транспорт не рассматривался политической элитой в качестве возможной основы для такой стратегии и представлялся явлением, лишенным пользы или вовсе вредным. Позиции противников железнодорожного транспорта в России не были безосновательными: перспективам достижения активно ставившихся под сомнение преимуществ железнодорожного сообщения сопутствовала потребность в значительных затратах государства и рисках разорения частных лиц, обладавших большими капиталами. Само по себе использование возможностей быстрых перевозок воспринималось как потенциальная причина социальной напряженности вследствие лишения заработка извозом населения.

Обозначенные обстоятельства стали базой для формирования устойчивого отрицания перспектив железнодорожного транспорта. Такую позицию активно поддержали руководитель транспортного ведомства – главноуправляющий путей сообщения К. Ф. Толь и министр финансов Е. Ф. Канкрин.

Абсолютная монархия являлась определяющим фактором функционирования государственного управления в рассматриваемый период. Собственное мнение император подкрепил воззрениями сторонников устройства железнодорожного сообщения в России, а также собранными за рубежом сведениями и, несмотря на достаточно категоричную позицию Комитета министров, в целях организационного обеспечения строительства рельсовой дороги между двумя столицами создал специальные органы – Особый комитет и Строительную комиссию. Впоследствии отнеся вопросы, касавшиеся Санкт-Петербурго-Московской железной дороги, к ведению Главного управления путей сообщения, Николай I окончательно закрыл дискуссию о целесообразности железнодорожного сообщения в Российской империи.

Перспективными направлениями дальнейших исследований истории отечественного железнодорожного транспорта являются: анализ проблем обеспечения безопасности и защиты железнодорожной инфраструктуры и транспортных средств в контексте событий российской истории; изучение мер государственной политики в отрасли и ее роли в национальной экономике в разные исторические периоды; рассмотрение взаимовлияния безопасности на железнодорожном транспорте и экономической стабильности государства.

### Список источников

1. Блюх И. С. Финансы России XIX столетия. История - статистика: в 4-х т. СПб.: Типография М. М. Стасюлевича, 1882. Т. 1. 344 с.
2. Булдыгин С. С. Концепция промышленной революции: от появления до наших дней // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 420. С. 91-95.
3. Верховской В. М. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно: в 2-х вып. СПб.: Типография Министерства путей сообщения, 1898. Вып. 1. 176 с.
4. Герстнер Ф. А. О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское село и Павловск Высочайше привилегированной Его Императорским Величеством компанией 1836 г. СПб.: Императорская академия наук, 1836. 72 с.
5. История железнодорожного транспорта России: в 2-х т. СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения, 1994. Т. 1. 1836-1917 гг. 336 с.
6. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898). СПб.: Типография Министерства путей сообщения, 1898. 292 с.
7. Мельников П. П. О железных дорогах. СПб.: Типография Главного управления путей сообщения и публичных зданий, 1835. 99 с.
8. Министерство внутренних дел. 1802-1902: исторический очерк. СПб.: Типография Министерства внутренних дел, 1901. 335 с.
9. Министерство финансов 1802-1902: в 2-х ч. СПб.: Экспедиция заготовления государственных бумаг, 1902. Ч. 1. 687 с.
10. О присоединении устройства Санкт-Петербурго-Московской железной дороги к Главному Управлению Путиями Сообщения и Публичными Зданиями: Именной Высочайший указ, данный Сенату 11 августа 1842 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). СПб.: Типография II Отделения С.Е.И.В. канцелярии, 1843. Собрание II. Т. 17. Ч. 1. № 15950.
11. Об учреждении особого Комитета и Строительной Комиссии для устройства Санкт-Петербурго-Московской железной дороги: Именной Высочайший указ, данный Сенату 1 февраля 1842 г. // ПСЗРИ. СПб.: Типография II Отделения С.Е.И.В. канцелярии, 1843. Собрание II. Т. 17. Ч. 1. № 15265. С. 74-75.
12. Петров Ю. И. Правительственная политика в области железнодорожного строительства в России в пореформенный период // Транспортное право и безопасность. 2016. № 4 (4). С. 102-118.
13. Постройка и эксплуатация Николаевской железной дороги (1842-1851-1901 гг.): краткий исторический очерк. СПб.: Типография Ю. Н. Эрлих, 1901. 64 с.
14. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 219. Оп. 1.
15. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/DkdcT7dHs4fGLrhkK5lk0egvr4rA2QZi.pdf> (дата обращения: 24.01.2021).
16. Стратегия развития железных дорог в Российской империи // Современные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей V Международной научно-практической конференции (г. Пенза, 2018 г.). Пенза: Наука и просвещение, 2018. С. 78-81.
17. Тестов В. Н. Железнодорожный транспорт в эпоху императора Александра III: автореф. дисс. ... д. ист. н. Белгород, 2014. 47 с.
18. Чукарев А. Г. Основоположник российской железнодорожной науки (к 210-летию со дня рождения П. П. Мельникова) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 16-21.
19. Чулков Н. П. Герстнер, Франц-Антон // Русский биографический словарь: в 25-ти т. М.: Типография Г. Лисснера и Д. Совко, 1916. Т. 5. Герберский - Гогенлоэ. С. 90-92.

### Информация об авторах | Author information



**Колпаков Петр Александрович<sup>1</sup>**, к. ист. н.

<sup>1</sup> Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, г. Москва



**Kolpakov Petr Aleksandrovich<sup>1</sup>**, PhD

<sup>1</sup> Management Academy of the Ministry of the Interior of Russia, Moscow

<sup>1</sup> [1kolpakov1@rambler.ru](mailto:1kolpakov1@rambler.ru)

### Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 14.01.2021; опубликовано (published): 15.03.2021.

**Ключевые слова (keywords):** железнодорожный транспорт; стратегическое развитие; Царскосельская железная дорога; Николаевская железная дорога; Николай I; railway transport; strategic development; Tsarskoye Selo railway; Nikolaevskaya railway; Nicholas I.