****

**«Императорские «чугунки». К 180-летию железных дорог России и 160-летию открытия Петергофской железной дороги»**

**4 августа 2017 г., Верхний сад, ГМЗ «Петергоф»**

В преддверии Дня железнодорожника ГМЗ «Петергоф» и Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I при участии Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации и ОАО «Российские железные дороги», представляет выставку *«Императорские «чугунки». К 180-летию железных дорог России и 160-летию открытия Петергофской дороги»*, объединившую в одном проекте институты образования, культуры и транспорта. Выставка знакомит с историей строительства железных дорог в России – первых «чугу́нок», соединивших столицу империи с царскими резиденциями. Экспозиция рассказывает об устройстве обычных и царских поездов, о дорожным быте и моде конца XIX – начала XX века.

Представленная в Верхнем саду и доступная всем гостям Петергофа стендовая выставка *«Императорские «чугунки»* впервые в увлекательной и наглядной форме рассказывает об истории появления железной дороги, ведшей из столицы в царскую летнюю резиденцию. Выставка проиллюстрирована внушительным количеством редких документов, фотографий и рисунков, хранящихся в архивах и библиотеках организаций – участников данного проекта. Стенды украшают специально изготовленные флаги, отражающие историю Министерства путей сообщения за весь дореволюционный период.

Создание и развитие железнодорожного транспорта в России неразрывно связано с именем императора Николая I. Следуя примеру своего великого прапрадеда Петра I, он смог заглянуть в будущее России. Непреклонная воля императора в этом вопросе стала решающим фактором в создании первых отечественных железных дорог – Царскосельской (1837) и Петербурго-Московской или Николаевской (1851).

Следующей железной дорогой стала Петергофская дорога (1857), связавшая столицу империи с императорской резиденцией Петергоф. Начатая строительством в период тяжелой для империи Крымской войны, Петергофская железная дорога была частной и строилась на деньги известнейшего промышленника, банкира и мецената барона А.Л. Штиглица. Последовавший во второй половине XIX века железнодорожный бум в России привел к стремительному росту количества железных дорог, в том числе и на северо-западе. Бывшая Петергофская железная дорога вначале была продолжена до Ораниенбаума в 1864-м году, а затем была соединена с портом Ревель в Эстонии, что привело к созданию в конце XIX века Балтийской железной дороги.

Важную роль в деле развития отечественного транспорта и путей сообщения сыграл испанец на русской службе Августин Бетанкур, назначенный в 1819 году главным директором путей сообщения Российской империи. Несмотря на большой перечень его заслуг по строительству архитектурных сооружений в Санкт-Петербурге, Москве и других городах, главным свершением «русского испанца» стало создание Института инженеров путей сообщения – учебного заведения, заложившего основы высшего инженерного образования в России. Сейчас этот вуз носит название Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I и готовит кадры для российских железных дорог.

Представляется весьма символичным, что сегодня Петергоф отмечает сразу две знаменательные даты в истории железных дорог и в истории России. Опыт сотрудничества в данном выставочном проекте закреплен выпуском совместного буклета выставки.

Выставка проходит под эгидой VI Санкт-Петербургского международного культурного форума.

**Пресс-служба ГМЗ «Петергоф»:**

**press@peterhofmuseum.ru****,** **pr@peterhofmuseum.ru** **м.т. +7 931 002 43 22**