А.Г. Чукарев

ГЕНЕРАЛ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ИМПЕРИИ

К 210-летию со дня рождения
первого министра путей сообщения
П.П. Мельникова
(1804–1880)

Москва
2014

УДК 656.2(092)
ББК 66.3(2Рос)8
Ч-88

Рецензенты : заслуженный работник культуры РФ Е.С. Андрюшина

Чукарев А.Г.
Ч-88 Генерал железных дорог империи. К 210-летию со дня рождения первого министра путей сообщения П.П. Мельникова (1804–1880). — М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014. — 328 с.
ISBN 978-5-89035-702-1

Книга посвящена жизни и деятельности выдающегося инженера, талантливого ученого и государственного деятеля П.П. Мельникова.

Также рассказывается об инженерах-путейцах – соратниках Мельникова: Н.О. Крафте, Н.И. Липине, Д.И. Журавском, С.В. Кербедзе. Впервые подробно говорится о «некоронованных королях» железнодорожного бизнеса той эпохи – А.А. Бобринском, С.И. Мальцове, В.А. Кокореве, И.С. Блиохе, С.С. Полякове, С.И. Мамонтове и других, об их вкладе в строительство российских железных дорог.

Рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся историей железнодорожного транспорта.

УДК 656.2(092)
ББК 66.3(2Рос)8

ISBN 978-5-89035-702-1

© Чукарев А.Г., 2014
© ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014

Введение

Научная и практическая мысль России в предшествующие столетия дала миру множество замечательных ученых в разных областях науки и техники.

Всем известны имена М.В. Ломоносова, Д.И. Менделеева, К.Э. Циолковского, П.Л. Капицы, С.П. Королева и других ученых. Это, так сказать, звезды первой величины. Но имеется плеяда крупных деятелей науки и техники, не открывавших новые научные направления, но внесших очень весомый вклад в более узкие отрасли знания. Без них наука и практика в том или ином виде деятельности развивались бы гораздо медленнее и непродуктивнее. К таким ученым и практикам можно причислить изобретателя первой промышленной паровой машины И.И. Ползунова, известного металлурга П.П. Аносова, электротехника П.Н. Яблочкова, создавшего «русский свет» – дуговой электрический светильник. К таким деятелям относится и П.П. Мельников (1804–1880), крупный ученый в области гидравлики, теплотехники, железнодорожного дела, практического строительства рельсовых путей. Павел Петрович был первым министром путей сообщения России в 60-е гг. XIX в.

С молодости связав свою жизнь с российской транспортной наукой и практикой, он посвятил себя тому, чтобы сделать Россию крупной железнодорожной державой. Окончив старейший российский технический вуз – Институт Корпуса инженеров путей сообщения – в 1825 г., Мельников более десятка лет был его ведущим профессором, крупным специалистом по водным путям, гужевому транспорту, но его подлинным призванием стала новинка того времени – железные дороги. Благодаря его публикациям по проблеме железнодорожного транспорта, стараниям и хлопотам в Институте был введен курс железнодорожного дела, начали готовить инженеров-путейцев по железнодорожной специальности. Павел Петрович стал основоположником железнодорожной науки в нашей стране.

В немалой степени благодаря неустанной борьбе Мельникова и поддерживавших его прогрессивных кругов научно-технической интеллигенции, дальновидных государственных деятелей на-

чала готовиться к постройке железная дорога между Петербургом и Москвой. Павел Петрович, хорошо знакомый с железными дорогами в Европе, США, стал ее главным разработчиком, а затем – ведущим строителем.

После смерти Николая I в 1855 г., Мельников спроектировал первую в стране железнодорожную сеть, охватывавшую около трех десятков губерний. Он же стал пионером создания передовой по тому времени паровозо- и вагоностроительной индустрии, рельсопрокатного производства.

Оставил свой след ученый и работая в должности сначала главноуправляющего, а затем первого министра путей сообщения России. За этот период в стране было сооружено более 4,7 тыс. км рельсовых путей. Не оставлял он заботы о железных дорогах и будучи членом Государственного совета, возглавляя особую комиссию по рассмотрению отчетов Министерства путей сообщения.

Более полувека длился творческий путь выдающегося инженера, ученого, государственного деятеля. Не счесть заслуг Мельникова перед отечественной железнодорожной наукой. Вплоть до конца XIX в. в России не было ни одной крупной железной дороги, включая Транссибирскую магистраль, идею которой он не высказал бы или не одобрил. Он стал непререкаемым авторитетом в этой отрасли, в ее научном и практическом аспектах, настоящим патриархом железнодорожного дела. Поэтому не случайно жизнь и деятельность П.П. Мельникова привлекает внимание исследователей – в первую очередь историков путей сообщения. Статьи о нем появились в русской периодике уже при жизни ученого, где о нем говорилось как о выдающемся специалисте железнодорожного транспорта. Они публиковались также в крупных энциклопедических дореволюционных изданиях, например в Энциклопедическом словаре Брокгауза и Ефрона, Русском биографическом словаре, Энциклопедическом словаре издательства братьев Гранат, в трех изданиях Большой советской энциклопедии. Однако в статьях о Мельникове во всех этих изданиях коротк**о** рассказывается в основном о его участии в строительстве рельсовой колеи между столицами и государственной деятельности в качестве министра путей сообщения.

Деятельность П.П. Мельникова нашла отражение в ряде монографий советского периода. Одной из первых является книга В.С. Виргинского, старейшего исследователя вопроса о зарождении первых железных дорог в России[1]. Будучи выпущенной в конце 40-х гг. XX в., она имеет все достоинства и недостатки научной литературы тех лет. К первым относится ее фундаментальность. Автор использовал большое количество литературы и источников как дореволюционного, так и постреволюционного времени, самых разнообразных источников – архивных, опубликованных, мемуарных.

Монография Виргинского создавалась в период борьбы с космополитизмом, и, конечно, ко многим зарубежным ученым в области транспорта, практическим деятелям, в частности к конкретным создателям и руководителям Института Корпуса инженеров путей сообщения, автор относится с недоверием, с недооценкой их вклада в русскую транспортную науку и практику: это относится к таким видным деятелям транспорта, как М.Г. Дестрем, герцог А.Ф. Вюртембергский, К.И. Потье и др. Он показывает, что являясь противниками железных дорог, они были едва ли не скрытыми врагами России, хотя против рельсового транспорта выступали тогда, как в нашей стране, так и за рубежом, многие, отнюдь не реакционно настроенные люди. Новации всегда и везде встречают упорное сопротивление. Но при всех своих недостатках монография В.С. Виргинского – крупное явление в освещении истории российского железнодорожного транспорта. Это не только ценное историческое исследование, но и источник по истории вопроса, в котором в отрывках, а порой почти целиком, особенно в Комментариях, приводятся ценные документы с начала XIX в. и почти до его середины. Не случайно, что на эту работу постоянно ссылаются практически все исследователи проблемы.

Деятельности П.П. Мельникова Виргинский посвящает отдельный очерк, а затем упоминает его в ряде разделов, где идет речь о борьбе за строительство железных дорог в России, об их проектировании и начале сооружения дороги Петербург–Москва[2].

Уделил внимание П.П. Мельникову и другой историк транспорта 50-х гг. XX в. советского периода С.А. Уродков в монографии

о строительстве железнодорожной линии между двумя столицами в 1842–1851 гг.[3] Его труд как бы продолжает работу В.С. Виргинского, но основной сюжет монографии несколько иной. Автор довольно подробно освещает основные этапы сооружения трассы, говоря там, где это необходимо, о Мельникове, его вкладе в строительство линии, выполнении им различных поручений от правительства, в том числе негласного задания – выявления лесов в имениях помещиков, по которым проходила дорога, для использования их в строительных надобностях.[4] Но рассказ о деятельности ученого, возглавившего Северную дирекцию, участок которой занимал пространство между Петербургом и станцией Бологое, – не главная тема С.А. Уродкова. Он много пишет о тех огромных трудностях, что вставали перед строителями колеи, жесточайшей эксплуатации оброчных крестьян, пришедших сооружать «чугунку», их бесправии и произволе над ними.

В середине 70-х гг. XX в. вышла в свет монография А.М. Соловьевой о железнодорожном транспорте России во второй половине XIX в. Но содержание ее труда значительно шире названия. В нем рассматриваются проблемы строительства дорог в первой половине XIX века, в частности, начиная с заводских рельсовых путей, Царскосельской колеи. Значительное внимание уделено дороге Петербург–Москва. Неоднократно упоминаются в книге П.П. Мельников, Н.О. Крафт, другие строители трассы.[5] Говорится об установлении научных контактов с американскими специалистами путей сообщения, в частности с прибывшими как консультанты по сооружению трассы между столицами майорами железнодорожной службы США – известными практиками Уистлером и Брауном.[6]

С появлением книги А.М. Соловьевой впервые получила научное освещение вся история строительства железных дорог в России в XIX в. Однако и в этом ценном труде П.П. Мельников занимает лишь несколько важных, но все же эпизодов. К тому же отношение автора к нему нейтрально сдержанное.

Более полно и содержательно жизнь и деятельность выдающегося инженера, ученого и государственного деятеля рассматриваются в монографиях и статьях М.И. Воронина и М.М. Ворониной. Первая их книга, целиком посвященная П.П. Мельникову, охватывает период с его рождения и учебы в Военно-строительной шко-

ле при Институте Корпуса инженеров путей сообщения, а затем в этом вузе[7]. Уделено внимание его профессорству в этом институте, поездкам за границу, сооружению трассы между столицами, других железных дорог. Часть монографии анализирует деятельность Мельникова в качестве главноуправляющего, а затем министра путей сообщения; его участие в работе Государственного совета; члена особой комиссии по рассмотрению ежегодных отчетов Министерства путей сообщения и консультанта по проектированию крупных инженерных сооружений.

Ряд моментов биографии ученого рассмотрены Ворониными в других их работах, в частности в книге о соратнике и ученике Мельникова – С.В. Кербедзе, с которым Павел Петрович совершил поездку в Европу для знакомства с ее железными дорогами и научно-инженерной мыслью о новом виде транспорта[8]. Есть упоминания о Павле Петровиче и в их книге о Ф.А. Герстнере, строителе первой железной дороги в России между Петербургом и летней резиденцией царя Царским Селом[9], а также в монографиях М.И. Воронина[10].

Жизнь и деятельность П.П. Мельникова изучали и другие исследователи. Так, Г.П. Закревская и В.Е. Павлов сосредоточили свое внимание на раскрытии его роли как основоположника российской транспортной науки, обстоятельно проанализировав его публикации как в «Журнале путей сообщения», так и вышедшие отдельными изданиями, посвященными проблемам парового транспорта[11].

Новым этапом в освещении проблемы стал коллективно составленный сборник статей, документов и материалов «П.П. Мельников – ученый, государственный деятель»[12]. Вышел он в год, предшествующий 200-летнему юбилею со дня его рождения. Этот объемный труд написан группой профессоров и сотрудников Петербургского государственного университета путей сообщения. Первой частью его является творческая биография Мельникова, в основу которой положены упомянутые выше труды М.И. и М.М. Ворониных. Вторую часть составляют подлинные, в основном не публиковавшиеся работы ученого, в их числе «сведения о русских железных дорогах», лишь частично увидевшие свет в начале 1940 г. в советском журнале «Красный архив»[13], а также донесение Нико-

лаю I о проекте устройства железной дороги между С.-Петербургом и Москвой 1841 г.[14], Записка о предупреждении притеснения рабочих при расчетах за работы земляного полотна в Северной дирекции Петербурго-Московской дороги 1846 г.[15], Записка генерал-лейтенанта Мельникова, читанная в Технической комиссии 31 августа 1860 г., о предполагавшейся продаже Николаевской железной дороги Главному обществу российских железных дорог[16].

Третья часть издания – изложение основных этапов развития железнодорожного транспорта России, с конца 60-х гг. XIX в. до настоящего времени, написанное И.П. Киселевым, Л.И. Кореневым, А.П. Ледяевым, В.С. Суходеевым, как результат деятельности многих поколений основоположников железнодорожной отрасли страны[17].

Фундаментальный характер книги подчеркивается тем, что предисловие к ней написал бывший министр путей сообщения Российской Федерации Г.М. Фадеев[18].

Содержательное заключение «Воспитание историей» написал к сборнику ректор Петербургского государственного университета путей сообщения, профессор В.И. Ковалев[19].

Выход этой книги – заметное явление в мельниковедении. Она шире раскрывает масштабность личности ученого, знакомит читателей с рядом положений его научного наследия, открывает новые возможности для более широкого изучения его личности, а также всей эпохи железнодорожного строительства в XIX в.

Одновременно с рассмотренным сборником, в том же году вышла в свет книга научно-популярных очерков об инженерах путей сообщения более чем за полтора века их подготовки в нашей стране. О П.П. Мельникове говорится в очерке В.Н. Сазонова, посвященном первой железной дороге[20], связавшей две столицы. Но конкретного материала об ученом в нем немного. Упоминается П.П. Мельников и в публикации И.Г. Выпова[21] о руководителе Южной дирекции строящейся трассы Н.О. Крафте.

Как видно из перечисленного перечня, материалов о Мельникове в последнее десятилетие вышло немало. Многое сделано и для освещения и творчества выдающегося ученого, его роли как основоположника российской железнодорожной науки и практики, руководителя Главного управления, а затем созданного на его базе

Министерства путей сообщения. Но при всех положительных сторонах и важности этой исследовательской литературы хочется отметить ее некоторую узость, заостренность на самом Мельникове и на тех делах, которые в ней рассматриваются весьма локально. На взгляд автора, недостаточно освещена сама эпоха, а главное, люди, с которыми жил, сотрудничал или был в состоянии борьбы за железнодорожный транспорт выдающийся ученый и государственный деятель. Без показа всего этого и сама роль и масштабность личности Павла Петровича кажутся не столь значительными, как это было на самом деле.

Не претендуя на полное раскрытие всей этой сложной и объемной темы, автор представленной работы намерен сосредоточить свое внимание в первую очередь на том, что, по его мнению, не нашло должного освещения в трудах вышеназванных исследователей, уделив внимание не только научным достижениям П.П. Мельникова (это сделано основательно и до него), но и чисто человеческим его качествам как в научном, так и государственном планах, стилю его руководства, преодолению различных препятствий, трудностей в железнодорожном строительстве на разных его этапах. Сделана попытка показать конкретное руководство Мельниковым ведомством путей сообщения, охватывавшим практически все 60-е гг. XIX в. Не меньшее внимание уделено людям XIX в. – государственным деятелям, инженерам путей сообщения, железнодорожным «некоронованным королям». При написании работы автор пользовался всеми имеющимися в его распоряжении исследованиями о жизни и деятельности Мельникова, проанализированными выше. Кроме того, им привлекалась как дореволюционная и советская, так и современная литература, имеющая если не прямое, то хотя бы косвенное отношение к делу – труды по истории экономики, промышленности, финансам, истории железнодорожного транспорта, железнодорожным и промышленным дельцам и нуворишам, с которыми приходилось иметь деле Мельникову[22]. Автор часто обращался к различным справочникам, энциклопедическим изданиям, где хотя бы мельком упоминалось о железнодорожном строительстве и его людях в эпоху П.П. Мельникова[23].

Конечно, не только на базе исследований написана представленная работа. В ней нашли отражение многие документальные,

а главное – мемуарные и газетно-журнальные источники, что позволило отойти от строгой академичности к большей живости труда, высветить в истории ее человеческие параметры. Использованная литература и разнообразные источники помогли, по мнению автора, осветить в несколько ином плане, чем у других исследователей, время, в котором жил и работал П.П. Мельников; охватить ряд эпизодов истории железнодорожного строительства, к которым он был причастен; показать не только его удачи, но и неудачи, а также рассказать более подробно о людях, с которыми Павел Петрович был связан как строитель дороги Петербург–Москва, главноуправляющий, а затем министр путей сообщения.

Полагаем, что такой подход к написанию книги привлечет к ней более пристальное внимание как студентов железнодорожных вузов, так и работников сферы железнодорожного транспорта.

1. ВОСПИТАННИК ИНСТИТУТА КОРПУСА ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Среди высших учебных заведений России начала XIX в. выделяются два – Институт Корпуса инженеров путей сообщения и Царскосельский лицей. Основанные почти одновременно волей императора Александра I, эти два вуза, хотя и по-разному, прославили наше Отечество далеко за его пределами. Первый стал колыбелью русских инженеров-путейцев, строителей водных, шоссейных и железных дорог. Он дал стране первоклассных инженеров, построивших дивные мосты и каналы, отличные железные дороги. Этих людей в скромной форме, в кепи с инженерной эмблемой, можно было встретить в самых различных районах страны – от Балтики до Черного моря, а позднее – за Уралом и в Сибири, в дебрях Уссурийской тайги, в песках Прикаспия. Это они прокладывали железнодорожные магистрали – от первой колеи Петербург–Москва до Транссибирской железной дороги, пересекший весь евроазиатский материк. Второй вуз прославил русскую культуру, дипломатию, мореплавание. Из стен его вышли А.С. Пушкин, канцлер России дипломат А.М. Горчаков, адмирал Ф.Ф. Матюшкин, видные декабристы. Оба вуза немало послужили славе России, ее вхождению в передовые страны как в области передовой научно-технический мысли, практики строительства путей сообщения, так и культуры, литературы и искусства. Если о Пушкине известный поэт и критик Ап. Григорьев сказал, что Пушкин – «это наше все», то не будет большой натяжкой сказать, что лучший выпускник Института Корпуса инженеров путей сообщения П.П. Мельников, современник и почитатель стихов великого поэта, тоже «наше все» в области новинки того времени – железнодорожной науки и техники, проектирования стальных магистралей. Павел Петрович Мельников – основоположник русской железнодорожной науки, ее выдающийся практик, государственный деятель. Благодаря своим талантам, организаторскому опыту, гению ученого, он прошел большой нелегкий путь от инженера до крупнейшего ученого в железнодорожном деле, первого минист-

ра путей сообщения России в 60-е гг. XIX в. Более полувека гремело его имя – в учебных аудиториях родного вуза, на крупнейших железнодорожных стройках, в тиши профессорских кабинетов.

Вся жизнь Мельникова была подвигом, совершенным сначала в учебных аудиториях, где его, первопроходца наших железнодорожных путей, с горящими глазами слушали будущие инженеры-путейцы, а потом на заболоченных с весны до осени строящихся трассах, проходящих по непроходимым болотам, глухим лесам, широким и бурным рекам; на его опыт, советы и знания ссылались коллеги, а позднее – ученики и ученики его учеников. Имя Павла Петровича часто произносилось в сановных кабинетах – царями и министрами. Все прислушивались к его негромкому голосу, ждали, что он скажет по поводу той или иной железнодорожной стройки, как ее оценит, посоветует что-либо или не одобрит намечавшуюся к возведению ту или иную колею. И Мельников, не дрогнув, говорил правду о необходимости строительства той или иной дороги, ее прибыльности или накладности. И это был его нравственный подвиг – не меньший, чем воинский. Сказать в лицо оппоненту правду, а иногда ими были цари – Николай и Александр – выступить против мнения своего начальства, высказать свое, пожалуй, не менее трудно, чем поднять воинов в гибельную атаку, где, как говорится, на миру и смерть красна. И была еще одна особенность этого подвига – он длился не мгновение, как на войне, а десятилетия, целую жизнь. Жизненный путь Мельникова вполне укладывается в философию подвига – он был посвящен великой цели – благу России, ее процветанию в настоящем и будущем, во имя того, чтобы покрыть ее меридианами и параллелями железных дорог. Укладывается эта прекрасная, по-настоящему геройская жизнь, и в экологию подвига: она была бескорыстна, направлена не столько на свое благо, сколько на благо и счастье всех россиян – отныне и до веку. Об этой внешне не сложной, но трудной и глубокой судьбе, посвященной России, ее народу, и пойдет рассказ в публикуемой работе. Такая судьба достойна, чтобы о ней знали молодые люди начала XXI в., будущие инженеры-путейцы. Это необходимо для связи времен, где жизнь каждого поколения – частица нашей истории, а великие жизни и подвиги наших предков – пример для подражания, образец служения Отечеству.

Институт Корпуса инженеров путей сообщения, с которым Павел Петрович Мельников связал лучшие годы, сначала как воспитанник, а затем – профессор, был создан в тяжелое для страны время – наступил XIX в., Россия начала постепенно отставать в своем развитии от западных государств. Шел 1809 г., назревала война с Наполеоном, уже захватившим почти всю Западную Европу.

Идею создания нового вуза подал выдающийся русский реформатор М.М. Сперанский, сторонник реформ и прогрессивных преобразований – вплоть до отмены крепостного права и разделения властей. Новый институт, созданный в 1809 г., являлся одним из немногих в мире высших инженерно-путейских учебных заведений. В соответствии с духом времени он был приравнен к военным училищам: его студенты выпускались поручиками, хотя предназначались в первую очередь для службы в гражданских ведомствах[1]

Непосредственным организатором и первым директором института был назначен А.А. Бетанкур (1758–1824), крупный ученый в области математики и строительства. Испанец по происхождению, он с 1808 г. находился на русской службе. Бетанкур был разносторонне талантливым, высокообразованным человеком, немало сделавшим для нашей страны: преобразовал Тульский оружейный завод, построил пушечный литейный цех в Казани, спроектировал здание Экспедиции заготовления государственных бумаг. По проекту Бетанкура был возведен Гостиный двор Нижегородской ярмарки. И вот император назначил его инспектором Института Корпуса инженеров путей сообщения[2].

Институт размещался в Петербурге. Для него приобрели роскошный дворец известного вельможи и богача князя Н.Б. Юсупова, возведенный по проекту архитектора Г. Кваренги. Постройки его отличались монументальностью и строгостью классических форм, пластичностью и завершенностью. Дворец находился на берегу неширокой, но глубокой Фонтанки и был окружен обширным тенистым садом[3].

В первые годы Институт являлся открытым учебным заведением с четырехлетним сроком обучения. К вступительным экзаменам допускались дети дворян, а также военнослужащие – от 15 до 22 лет, окончившие гимназии, юнкерские училища и другие равные им школы. Сначала лекции читались на французском, но затем главным языком стал русский, хотя и другим иностранным языкам

уделялось большое внимание. В 1823 г., когда в нем уже учился П.П. Мельников, вуз преобразовали в закрытое военное заведение. Его воспитанники носили красивый мундир с аксельбантом через плечо, украшавшим грудь, и каску с черным волосяным султаном.

В вузе ввели строгую военную дисциплину, во многом пресекли тот дух вольномыслия, либерализма и бурсачества, столь характерный для первых десятилетий царствования Александра I. Однако это не мешало некоторым воспитанникам читать вольнодумные книги и мыслить прогрессивно. Не случайно среди них были в будущем известные декабристы – Сергей Муравьев-Апостол и его брат Матвей[4]. Но они – первые и последние могикане в этом учебном заведении. Как пишет А.И. Солженицын, сословие инженеров путей сообщения в России гроздилось талантами, знаниями, умением. «Оно вбирало в себя цвет мужской молодежи – привлекательностью своей работы и высокими конкурсами. Бездельники и революционеры туда не шли...»[5] Об этом же свидетельствуют и воспоминания современников. В 20-е гг. XIX в., сообщает военный министр 60-х – начала 70-х гг. XIX в., Д.А. Милютин, Институт путей сообщения, будучи под начальством герцога Александра Виртембергского, пользовался весьма хорошей репутацией. В нем работали французские инженеры, приглашенные на русскую службу императором Александром I – генералы Дестрем, Базен, Потье и др.[6] Поэтому по качеству обучения, квалификации выпускаемых инженеров он не только не стоял ниже Парижской политехнической школы с ее специальностями, давшими столько знаменитых людей по всем отраслям, но даже выше ее, ибо в те времена профессорами по математике и смежным с ней наукам были виднейшие русские ученые – М.В. Остроградский, В.Я. Буняковский, Д.С. Чижов, Г.И. Гесс и академики различных академий. Все они – европейские знаменитости[7] того времени. Достаточно отметить, что в марте 1810 г., в первый год работы института, для чтения лекций был приглашен также известный математик С.Е. Гурьев, внесший существенный вклад в развитие математической мысли. Он хорошо понимал значение математики для техники и подготовки инженерных и научных кадров. Самостоятельные и переводные учебники Гурьева по ряду математических дисциплин долго служили руководством во многих учебных заведениях[8]

В 1811 г. профессором архитектуры и рисования в институте стал известный архитектор Ж. Тома де Томон, член Петербургской академии художеств. Он был автором проекта Петербургской биржи с двумя ростральными колоннами, увеличил и отделал заново Большой театр в Санкт-Петербурге. К другим его постройкам относятся театр в Одессе, памятник на поле Полтавской битвы, фонтаны по дороге в Царское Село. По разработкам Томона профессор А.Д. Готман, позднее директор Института путей сообщения, коллега П.П. Мельникова по отстаиванию необходимости железных дорог в России, построил новое здание вуза на Обуховском проспекте (ныне Московский проспект, д. 9)[9].

В учебных планах института нашло отражение самое передовое, имеющееся в то время в европейской системе высшего технического образования. Создавая вуз, А.А. Бетанкур обратился к лучшим достижениям своих учителей – известных французских ученых Г. Монжа, Г. Прони, Ж.-Р. Перроне. Особое внимание уделялось освоению опыта Школы мостов, созданной Ж.-Р. Перроне. Применил Бетанкур и собственные знания и навыки по организации Школы дорог, каналов и мостов в Мадриде, которую он сам когда-то возглавлял[10].

Одним из ведущих инженерных предметов в институте являлось строительное искусство. Первоначально эта дисциплина входила в курс математики, но уже с осени 1815 г. был введен самостоятельный предмет – курс построений. Он являлся комплексным и включал проектирование и строительство транспортных сухопутных и гидротехнических сооружений. Учебные занятия по нему вели французские и русские ученые, в том числе известный инженер М.С. Волков (1802–1878). Окончив в 1821 г. Институт Корпуса инженеров путей сообщения, Волков специализировался по вопросам строительного искусства. В 1828 г. Матвей Степанович стал профессором по курсу построений (строительной механики), прославившись своими глубокими статьями по проблемам гидрографии, сухопутных безрельсовых дорог, телеграфии. Студенты ценили его за широту интересов, а также как яркого, талантливого преподавателя[11].

Вторым по важности предметом для будущих инженеров был курс прикладной механики, который в 1823 г. выделился из курса теоретической механики в самостоятельную научно-прикладную

дисциплину, включавшую сведения об устройстве различных путей сообщения: водных, шоссейных, а с середины 30-х гг. XIX в., когда профессором вуза станет П.П. Мельников, и железнодорожных[12]. Все сказанное свидетельствует как о широте, так и о глубине учебных программ Института Корпуса инженеров путей сообщения, высокопрофессиональной подготовке его выпускников.

* * *

П.П. Мельников родился 22 июля 1804 г. Местом его рождения считается Москва, а отцом – коллежский асессор Петр Петрович Мельников. Однако хорошо знавший его выпускник Института Корпуса инженеров путей сообщения, сослуживец Мельникова, А.И. Дельвиг, племянник известного поэта, утверждал, что Павел Петрович и его брат Алексей Петрович являлись побочными детьми видного сановника, обер-шталмейстера Беклемишева, который выдал их мать «замуж за какого-то дворянина Мельникова», чтобы его дети получили дворянские права. По словам Дельвига, мать видела своего Мельникова только при венчании в церкви. «Мельников же был в это время вдовцом, и от первого брака имел сына Александра»[13].

Не исключено, что это соответствует истине. В рассматриваемое время незаконно родившиеся дети дворян не имели права на фамилии своих отцов и теряли право на «благородное» происхождение, сам же Мельников ничего не сообщал ни о месте рождения, ни о своих родителях.

В 1818 г. П.П. Мельникова отдали учиться в пользующийся популярностью у дворян среднего достатка Московский благородный пансион надворного советника Василия Кряжева, где, по словам известного хирурга Н.И. Пирогова, он позднее учился вместе с его младшими братьями. Полное название пансиона – Своекоштное отечественное училище для детей благородного звания. «Училище наше, – вспоминает Н.И. Пирогов, – пользовалось порядочною репутацией в Москве. В нем учились и дети значительных дворянских фамилий, и богатых купцов. Мельниковы отличались от Пирогова летами: они были уже юношами лет шестнадцати-семнадцати – занятиями и искусством танцевать матлот»[14].

В этом учебном заведении пансионеры изучали арифметику, алгебру, геометрию, русский язык, историю, географию, рисование,

иностранные языки и другие дисциплины. Так что пансион давал очень неплохое по тому времени образование.[15] Учителя во времена учения Н.И. Пирогова были в основном те же самые, что и при Мельникове-старшем. Все они были, по словам Пирогова, очень порядочные люди, за исключением священника и учителя рисования, какого-то Евграфа Степановича. Сам Кряжев умел учить так, что некоторые его уроки запоминались на всю жизнь. Знание новых языков В.С. Кряжевым было для воспитанников пансиона предметом удивления. Он издал учебники французского, немецкого, английского и итальянского языков и сам преподавал пансионерам эти языки. Учителя истории, географии и математики братья Терехины также были неплохими педагогами.[16] Поэтому Павел Петрович вышел из пансиона с хорошим знанием как языков, так и математики, а также гуманитарных предметов.

В 1820 г. Мельников с отличием завершил свое образование в пансионе. Перед ним встал вопрос о продолжении обучения. В те годы выбор учебных заведений был сравнительно невелик: несколько российских университетов (Москва, Петербург, Харьков, Казань, Дерпт), Лесотехническая академия, Горный институт, Институт Корпуса инженеров путей сообщения и военные училища. Институт Корпуса инженеров путей сообщения особенно привлек вступающего в жизнь юношу. Он готовил специалистов широкого профиля по проектированию, строительству и эксплуатации сухопутных и водных путей и гидротехнических сооружений, был первым и единственным транспортным и строительным вузом России.

В 1820 г. при институте была создана Военно-строительная школа путей сообщения с трехлетним сроком обучения, готовившая техников-строителей, «способных к практическому производству всякого рода работ как по водной, так и по сухопутной части, равно всех зданий, постройка которых на Главное управление путей сообщения возлагается». Все окончившие школу получали первый офицерский чин – прапорщика, и назначались на работу в Строительный отряд путей сообщения, учрежденный тогда же. В 1821 г. П.П. Мельников подал документы в эту школу.

В работе М.И. и М.М. Ворониных, посвященной биографии Мельникова, приводятся архивные документы, на основании которых он был зачислен в число воспитанников Военно-строительной школы, – заявление о происхождении с очень кратким упо-

минанием о родителях. Павел Петрович в частности, сообщает, что он – сын коллежского асессора, покойного П.И. Мельникова, «точно рожден от законного супружества в 1804 г. июля 22 дня, крещен того же года и месяца». Воспреемником его был майор, ныне генерал-майор, московский обер-полицмейстер А.С. Шульгин, что крестили его в московской церкви Трех Святителей, что на Кулишках. Крестил его священник Александр Силин.

Вторым документом является свидетельство, удостоверяющее, что он действительно есть сын покойного коллежского асессора Петра Мельникова, подписанное 21 декабря 1821 г. московским обер-полицмейстером Шульгиным.

Третий документ представляет справку об окончании пансиона Кряжева с перечислением всех предметов, которые в нем изучались, и оценками Мельникова[17].

Выпускник пансиона был зачислен в Военно-строительную школу и стал ее воспитанником. Как и в Институте Корпуса инженеров путей сообщения, учебные занятия в ней вели его преподаватели и профессора. Павел Петрович окончил учение с отличием, первым по успехам в школе. 28 октября 1822 г. состоялся первый выпуск прапорщиков (техников) из школы в строительный отряд. Все выпускники были представлены начальнику института А.А. Бетанкуру. Как вспоминает А.И. Дельвиг, упомянутый выше, Бетанкур обратил внимание на находившегося между выпускниками невысокого роста красивого юношу Мельникова. И заметив, что он хорошо говорит по-французски, сказал, что ему должно еще продолжать обучение, и с учетом отличных его оценок прикомандировал его для продолжения учения в Институт Корпуса инженеров путей сообщения. В числе пяти других лучших воспитанников Павел Петрович был принят сразу на 3-й курс Института. В этом случае уже не требовалось представления документов о социальном происхождении и различных справок. Таким образом, Мельников стал воспитанником высшего технического вуза[18]. И вновь он отличник учебы, лучший по успехам воспитанник.

Блестящие способности, быстрота соображения и высокая талантливость Мельникова были замечены уже в первом году обучения в вузе. Тогда главноуправляющим путями сообщения и публичными зданиями был герцог А. Виртембергский, нередко посещавший институт. Он не раз вызывал Мельникова после оконча-

ния лекций по высшей математике или механике и приказывал ему повторить ее сейчас же, чтобы удостовериться в его феноменальной памяти. И Мельников блестяще повторял услышанное. Герцог гордился Мельниковым, и репутация его в вузе была безупречной[19].

Незаурядность П.П. Мельникова отмечали и другие руководители Института путей сообщения. Крупный инженер, ученый математик П.П. Базен, в свое время присланный Наполеоном для образования у нас этого вуза, бывший его директором в год окончания обучения Мельниковым, в своем отчете за 1825 г., характеризуя выпускников, писал: «Мельников первый между ними офицер, отличный по поведению, столько же и по своим дарованиям»[20].

Как отличника учения, фамилию Мельникова высекли наряду с именами лучших выпускников на мраморной доске вуза. Учитывая высокий уровень подготовки, Павла Петровича оставили в институте. Сначала он был репетитором, натаскивал отстающих воспитанников по математике, прикладной механике, другим дисциплинам, разъяснял им то, что они не поняли на лекциях профессоров и их помощников (доцентов). И весьма преуспел в этом деле, показав не только высокий уровень знаний, но и умение просто и доходчиво объяснять самые сложные темы, блестящее педагогическое мастерство[21]. Но главным для Мельникова являлись научная и практическая деятельность. И здесь для него был непочатый край работы.

Павла Петровича неоднократно посылали выполнять самые сложные и трудные поручения на шоссе, каналы и реки. И всегда его инженерная смекалка, талант, новаторский подход к делу находили выход из очень нелегких ситуаций. Вот один из примеров. В 1834 г. ураганный шторм снес верхний купол Троицкого собора лейб-гвардии Измайловского полка. Мельникову было поручено в короткий срок построить новый купол, который он и спроектировал по своей очень остроумной схеме. Остов нового купола был сделан из брусчатых ребер, связанных между собой пятью горизонтальными поясами. Затем он был обшит досчатой опалубкой и покрыт медными листами. Ширина купола составляла около 25 м, высота от конца аттика до яблока креста превышала 25 м. Крест возвышался над землей почти на 75 м, при длине его 6,4 м. Купол был водружен без наружных лесов и подмостей. Все его ча-

сти изготовили внизу, а затем подняли по наклонному настилу, устроенному внутри собора от пола до верхнего аттика. Этот способ постройки купола, разработанный и осуществленный П.П. Мельниковым и его помощником инженером путей сообщения И.Ф. Буттацем, представлял собой крупный вклад в теорию и практику строительного дела. Купол был не только нов и оригинален, но просто уникален по долговечности. Он сохранился до наших дней и является вторым по размерам деревянным куполом в Европе[22].

Во второй половине 20-х гг. XIX в. Мельникова не раз направляли осуществлять руководство сложными гидротехническими работами по расчистке Волховских порогов, других рек и каналов, заторы на которых мешали продвижению низкосидящих грузовых судов. Занимался Павел Петрович и устройством водоподъемных паровых машин на Ладожском канале, где испытывали технические новинки[23]. Мельников всегда был на высоте, сделанное им надежно работало и ставилось в пример другим инженерам.

В 1828 г. Павлу Петровичу дали задание составить проект предохранения крепости и форштатов Динабурга (Даугавпилса) от разлива Западной Двины. Мельников занялся им с большой охотой и энергией. Он подробно изучил свойства капризной реки и пришел к убеждению, что наводнения ее обусловлены низменным характером местности, поэтому уменьшение их невозможно. Мельников предложил свой взгляд на предохранение крепости и города от разрушительной стихии, отраженный в его проекте: возвести дамбу, которая должна служить не только преградой бурной воде, но и дорогой, используемой во время весенних паводков. Проект был одобрен и приведен в исполнение. Позднее он был опубликован в «Журнале путей сообщения» на русском и французском языках[24].

Павел Петрович высказал еще одну очень ценную идею, как улучшить судоходство на Западной Двине, соединив ее каналом с рекой Ловать, вытекающей из озера Ловатец и впадающей в озеро Ильмень. По Ловати в Древней Руси проходил торговый путь из Балтийского моря в Черное («из варяг в греки»). Проект молодого ученого был также опубликован в «Журнале путей сообщения» и положил начало его научной деятельности[25].

Осенью 1831 г. в связи с отъездом во Францию крупного ученого профессора Б. Клапейрона, ведшего курс прикладной механики, включающий паровые машины и механизмы, Мельникова назна-

чили помощником профессора (доцентом). На этой должности он показал себя талантливым преподавателем, крупным специалистом-практиком. В ноябре 1833 г. в возрасте 29 лет Павел Петрович становится профессором курса прикладной механики, заведующим одноименной кафедрой[26].

Росту Павла Петровича как ведущего преподавателя института инженеров путей сообщения способствовали два обстоятельства, редко сочетающиеся в одном лице, – глубокий интерес к теории прикладной механики и одновременно к конкретной и многообразной практике. И все богатство его способностей, таланта раскрылось в новаторском подходе к разрабатываемому им курсу «Основание практической гидравлики, или о движении воды в различных случаях и действии ее ударам и сопротивлениям». Вышла эта работа в свет в 1836 г. и стала настольным пособием как для студентов, так и для инженеров. В работе даны различные таблицы, формулы и условия применения в практических расчетах. В том же году конференция института (ученый совет) отметил, что сочинение Мельникова «есть превосходное собрание всего того, что в новейшее время писано и лучше изложено по прикладной механике, формулы в оном употреблены самые простейшие, иностранные меры соображены с русскими»[27].

В этом курсе молодым ученым воплощено немало смелых инженерных идей, новаторских подходов как в разъяснении, так и в подаче трудного материала. Названная работа оставалась одной из лучших даже в конце 50-х гг. XIX в., что отмечено в иллюстрированном «Русском художественном листке», выходившем в Петербурге. В статье о 50-летии Института Корпуса инженеров путей сообщения отмечается, что курс гидравлики Мельникова «до сих пор единственное руководство по этому предмету на русском языке»[28].

Мельников показал себя крупным специалистом в разработке методики написания и преподавания прикладной механики. До него весь этот курс составлял всего 16 литографированных листков на французском языке. Павел Петрович коренным образом перестроил его, значительно расширив разделы, относящиеся к железнодорожному транспорту. Он написал специальное Пособие о железных дорогах[29]. Подобные дороги являлись последней новинкой в европейском транспорте. И, кажется, не было ни одного толко-

вого воспитанника института, который не хотел бы больше знать о «чугунных» дорогах, не мечтал строить их в России.

Павел Петрович непрерывно улучшал курс прикладной механики, читаемый им в вузе, совершенствовал его разделы по мере расширения своих знаний по железнодорожному транспорту. Он в значительной мере превратил его в курс механики железнодорожного транспорта. В связи с этим профессор Я.А. Севастьянов, помощник директора института, возглавлявший научную часть «Журнала путей сообщения», в 1834 г. поручил Мельникову написать для публикации статью о железных дорогах. Тот охотно согласился выполнить заказ, вскоре представив его. Комитет, издававший журнал, ознакомившись с рукописью, признал, что она не только описывает уже существующие железные дороги, но и представляет новаторский вклад в их теорию и практическую часть и будет и необходима и полезна как воспитанникам института, так и молодым инженерам, знакомя их с самым передовым видом транспорта. Поэтому Комитет принял решение издать рукопись Мельникова не только в виде статьи, но и «особой книжкой для рассылки оной офицерам Института Корпуса инженеров путей сообщения». Книга под названием «О железных дорогах» была издана в 1835 г. в 600 экземплярах – значительным по тому времени тиражом для научных работ. За эту публикацию Павел Петрович был удостоен бриллиантового перстня, как награды за оригинальный труд[30].

Книга содержала основные сведения по устройству верхнего строения пути, подвижного состава железных дорог и по теории тяги поездов. Она принесла неоценимую пользу при подготовке будущих инженеров-железнодорожников. Впервые на русском языке появилась работа по важнейшему вопросу механики того времени, написанная обстоятельно, с привлечением высшей математики. Она положила начало подготовке русских специалистов по железнодорожному транспорту[31]. Вот что сам Мельников говорит об этой своей работе: «В 1835 году я издал небольшое сочиненна о железных дорогах – первое об этом предмете на русском языке; так что вынужден был придумывать номенклатуру многих технических слов, которые и поныне сохранились в технике инженеров»[32]. Книга снабжена рисунками и иллюстрациями, дающими наглядное представление о сути излагаемой проблемы. Первая ее часть – исторический обзор и описание существовавшего на то время верхнего пути и вагонов.

Павел Петрович обстоятельно рассматривает, например, рельсы, их историю, типы. В 1780 г. появляется первый чугунный рельс, в 1820 г. – первый железный. Основные типы рельсов были запроектированы следующие: в 1816 г. – английский, в 1830 г. – виньолевский. Говорит автор о способах укладки рельсов и их соединении, преимуществах железных рельсов перед чугунными: их большей прочности, устойчивости к перепадам температур, длительности службы. Труд его способствовал вхождению в русский язык и самого термина «железные дороги».

Мельников вводит понятие «стрелки», под которыми понимает устройство, обеспечивающее разветвление рельсовых путей при их соединении и пересечении. Описал он и различные конструкции разъездов – развязок железнодорожных линий, устраняющих пересечения маршрутов передвижения поездов и предназначенных для их одновременного приема с разных линий.

Вторая часть работы анализирует сопротивление движению «фур», т.е. подвижного состава по горизонтальной рельсовой дороге. В третьей рассматриваются и применяемые на железных дорогах: конная тяга, самотаски «самодействие», стационарные паровые машины и локомотивы, т.е. паровозы.

Создав оригинальный труд, автор начал хлопоты, чтобы его приняли как учебное пособие в Институте Корпуса инженеров путей сообщения. Значение книги было так велико, а ее новаторский характер столь очевиден, что на научной конференции преподавателей вуза 1 февраля 1836 г. было принято решение использовать эту работу как пособие по курсу прикладной механики[33].

Высокую оценку книга Мельникова получила в научной литературе. Труд его представлял собой превосходное собрание всего того, что в новейшее время писано и изложено по прикладной механике. Директор Института Корпуса инженеров путей сообщения А.Д. Готман, выпускник этого вуза, управлявший до этого Санкт-Петербургским округом путей сообщения, представляя автора работы к награде, подчеркивал, что заслуги его «по прикладной механике принадлежат не одному Институту, но и Отечеству» В свою очередь руководство ведомства путей сообщения определило, что эта книга облегчает способ приложения теории к практике[34].

Таким образом, благодаря работе П.П. Мельникова, в Институте Корпуса инженеров путей сообщения в 1836 г. был введен курс «Устройство железных дорог». На выпускном экзамене выходящие

инженеры уже сдавали этот предмет, что значительно повышало уровень их квалификации и подготавливало к строительству железных дорог в России[35].

Молодой профессор не успокаивался на достигнутом. В 1838 г. он издал литографским способом «Записки практической механики» на 460 страницах, в которых изложил все новейшие разработки, касающиеся паровых двигателей, а также передаточных и исполнительных механизмов в них. Издание «Записок» как бы завершало цикл работ по курсу прикладной механики, читанному им в институте. Эта работа также явилась учебным пособием для студентов и руководством для инженеров, работающих с паровыми машинами[36].

Труды Мельникова по прикладной механике сразу же выделили его как талантливого ученого и педагога, взгляды которого коренным образом противостоят консервативным мнениям ретроградов, считавших, что рельсовые пути на паровой тяге не нужны России[37]. Все это способствовало росту авторитета молодого профессора как выдающегося новатора, пропагандиста нового вида транспорта. В результате в короткое время Павлу Петровичу удалось сгруппировать вокруг себя думающих в этом же направлении молодых ученых, установить личные контакты с академиками, в особенности с М.В. Остроградским, замечательным математиком, создавшим глубокие труды по теории определенных интегралов, и возглавить отечественную школу проектирования и строительства железных дорог.

Популярность Мельникова в научных кругах столь высока, что уже в 1833 г. его избирают членом Петербургского комитета строений и гидравлических работ, основанного в 1816 г. В его состав входили известные архитекторы К.И. Росси, В.П. Стасов, К.А. Тон, А.А. Михайлов, а также инженеры А.А. Бетанкур, П.П. Базен, А.Д. Готман, М.С. Волков и ряд других специалистов. Под руководством Комитета созданы ряд архитектурных ансамблей в столице, многие из которых сохранились до настоящего времени

2. СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТА НАКАНУНЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Описывая жизнь и деяния П.П. Мельникова, его вклад в железнодорожную науку и железнодорожное дело, нельзя не коснуться состояния транспорта того времени. А оно оставляло желать лучшего, хотя уже тысячу лет использовались как сухопутные, так и водные пути, которыми так богата Россия. Первые исторические сведения об организации дорожного дела, дошедшие до нас, относятся к XVII в. и указывают на наличие почтовых сообщений в стране от Москвы до Новгорода, Смоленска и границ шведского и польского государств. При царе Алексее Михайловиче проявляется определенная забота об улучшении путей сообщения. В Уложении 1649 г. записан первый закон об охране судоходства. Постоянная деятельность властей по дорожному делу начинается с Петра I и вызвана необходимостью развития торговли, промышленности. Созданная царем Коммерц-коллегия наблюдала за работами по водным сообщениям и устройством гужевых дорог. Петр I положил начало важнейшим каналам, соединяющим Каспий с Балтийским морем[39].

Значительная часть каналов, прорытая в начале XVIII в., проходила по древним путям речных сообщений. Первым из них была так называемая Вышневолоцкая система, сооруженная в 1703–1708 гг. Между реками Цной, являющейся притоком Мокши (бассейн Волги), проходящей по Окско-Донской равнине, и Тверцой, – левым притоком Волги в Тверском регионе, был прорыт канал и устроены шлюзы. В 1718–1731 гг. был проложен обходной канал вдоль Ладожского озера от устья Волхова до Невы. Созданная Петром I водная система соединила Петербург с волжскими городами[40].

В первой четверти XIX в. в России функционировали уже три водные системы, связывающие Петербург и Балтийское море с Волгой, – Вышневолоцкая, Мариинская (с 1810 г.) и Тихвинская (с 1811 г.). Березинская система соединяла Днепр с Западной Дви-

ной. В 1821–1830 гг. среднегодовое число судов, проследовавших по Вышневолоцкой системе, составляло 4 тыс., по Тихвинской – 1,3 тыс., по Мариинской – 1,4 тыс., а вес перевезенных грузов соответственно 329, 40 и 39 тыс. т (Вышневолоцкая система стала терять значение лишь после начала строительства железных дорог).

Крупным сооружением был построенный в 1825–1828 гг. Кирилловский канал между Шексной и Северной Двиной[41]. Однако основная водная система – волжская, связывавшая промышленные центры с южными и восточными губерниями, действовала только летом. Но и в этот период она имела множество неудобств, главное из которых состояло в медлительности сообщений. На переброску товаров по Волге от Астрахани до Нижнего Новгорода затрачивалось около трех месяцев; от Твери до Петербурга – более двух месяцев; от Астрахани до Петербурга товары доставлялись за семь месяцев. Из-за мелководья Волги особенно трудным был путь от Рыбинска до Петербурга[42].

По рекам против течений и каналам суда тянулись в основном бурлаками. Один из старейших русских журналов «Сын отечества», сыгравший немаловажную роль в развитии общественной мысли начала XIX в., отмечал: «На одной Волге употребляется ежегодно по крайней мере до 400 тыс. человек единственно для проводу барок, из них погибает до семи тысяч при самих судах, и еще многие тысячи возвращаются домой с расстроенным от трудной, можно сказать, каторжной, работы, здоровьем»[43].

Ряд волжских городов являлись центрами скопления бурлаков. Только в одном Рыбинске в рассматриваемое время их собиралось до 50 тыс. Условия труда и быта бурлаков были очень плохими. Грязь, вонючая пища, черное белье с плотоядными насекомыми неразлучны были с бурлацким бытом. На каждую тысячу пудов груза полагалось по четыре человека. Хозяева всегда нанимали меньшее число людей, соблюдая собственную выгоду. Столь же тяжелым было положение крючников – грузчиков, разгружавших баржи и барки[44].

Заработок бурлака был очень неопределенным и зависел от многих условий, которые трудно было определить заранее. Нельзя было точно рассчитать, будет ли попутный или противный ветер, низкая или высокая вода. Поэтому бурлак, подряжаясь идти в путину, по необходимости шел на авось, писал в 1857 г. публицист И. Вер-

надский. Таким образом, подрядившись из Нижнего в Рыбинск за семь рублей серебром в надежде пройти путь в две недели, он мог оставаться в пути три недели и больше, проедая весь свой заработок и не получая никакого вознаграждения[45].

Об ужасающих условиях труда бурлаков пишет и П.П. Мельников, хорошо знакомый с ним, много раз выезжавший по инженерным делам на реки и каналы. Несчастные рабочие, констатирует ученый, или изнуряются в тяжелой и опасной работе, или задыхаются в духоте под палубой, или жарятся на солнце на палубе. Так проводят они целые дни в совершенном бездействии, когда дует попутный ветер. Этот образ жизни возбуждает естественно болезни, часто повальные, которые лечить на судне нет способов, и поэтому, чтобы болезни не распространялась в артели, хозяин судна или приказчик распоряжается очень просто. Он, за неимением по берегам госпиталей, высаживает больного на берег, тот, ежели достанет у него сил, добредет до ближайшей деревни, где распространяет заразу, или без всякого призрения умирает на берегу. И в таких условиях, продолжает автор, оставлялось без всякого внимания правительства целое население – более 100 тыс. сильных молодых людей, обращающихся в судовом промысле на Волге[46].

Позднее бурлаки были вытеснены пароходами. Они появляются в 1815–1816 гг. Первым из них был пароход «Елизавета», начавший в 1816 г. совершать регулярные рейсы из Петербурга в Кронштадт[47].

Русские мастера многое сделали для распространения паровых судов на реках. Горный инженер и разносторонний изобретатель П.Г. Соболевский осваивал паровые двигатели на Пожевском заводе (Южный Урал) знатного богача В.А. Всеволожского. В 1816–1817 гг. он организовал постройку двух паровых судов – первых в России после петербургских пароходов Берда, об одном из которых сказано выше. Но Соболевский не поладил с заводовладельцем и вынужден был уйти от него накануне первого рейса «паровых ботов». В том же году паровые суда Пожевского завода испытывались на Каме и Волге, а в следующем – совершили успешное плавание до Казани[48].

Пароходное движение в стране расширялось. В 1820 г. между Петербургом и Кронштадтом курсировали уже четыре пассажирских и грузовых судна. Вслед за столицей к строительству пароходов приступили в Архангельске (два судна)[49].

В 1836 г. пароходы появились на Днепре, возникла местная пароходная компания, первенцами которой явились два судна – «Михаил» и «Днепр» по 60 л.с. каждое. В 1842 г. появился первый 45-сильный пароход на Волге. А вскоре по ее водам стал ходить первый буксирный пароход «Волга» мощностью 250 л.с., собранный на пристанях Рыбинска. Он был спущен на воду в 1846 г. и отправлен в Самару. Как сообщают источники, 7 июня того года буксир прибыл обратно в Рыбинск с двумя подчалками, нагруженными 15 тыс. четвертей пшеницы весом в 160 тыс. пудов, совершив первый рейс из Самары в 1500 верст против течения в 16 дней. Старожилы хлебной торговли до самого прибытия этого парохода были убеждены, что он не пойдет с места с таким огромным грузом, писал управляющий временной конторой коммерческого банка Ф. Политковский министру финансов Ф.П. Вронченко о прибытии в Рыбинск первого буксирного парохода на столь быстрых водах вверх по Волге. И все следили за ним с большим вниманием, желая убедиться в возможности этого события[50].

Интенсивный рост пароходства начался с конца царствования Николая I. Между 1854 и 1860 г., число пароходов на русских реках возросло со 115 до 392[51]. В результате уже к 1857 г. суда, буксируемые бурлаками или коноводными машинами, на Волге сменились пароходами. Об этом вспоминает известный драматург А.Н. Островский, совершивший путешествие по Волге. В очерке 1857 г., побывав в Рыбинске, он пишет: «У пароходной пристани стояли рядом три чистенькие, как будто только что вчера сделанные, парохода: «Тверь», «Рыбинск» и «Ярославль» общества «Самолет». Главный груз весеннего каравана доставляют на судах, пришедших с верхневолжских и гжатских пристаней...»[52].

В 60-е гг. пароходство все больше продвигается на север. Первый пароход появился в Вологде в 1863 г. А вскоре Вологду и окрестное население обслуживали уже три парохода. «Феодосий» ходил от Вологды до Тотьмы, а также по Кубенскому озеру. Пароход «Вологда» перевозил пассажиров и грузы до Великого Устюга, а «Магнит» работал на пригородной линии Вологда–Прилуки, перевозя за навигацию до 1500 человек[53].

Развивалось и озерное пароходство. По Ладожскому озеру первые пароходы от Шлиссельбурга до Сердоболя, с остановками в Коневском и Валаамском монастырях, прошли в 1843 г.[54]. Появи-

лось и морское паровое сообщение. В 1827 г. русским правительством была дана привилегия англичанину Жолифру на постоянные пароходные сообщения между Петербургом и Лондоном. Тогда же возникли зачатки пароходства на Каспийском море. В 1835 г. основано Черноморское пароходство, установившее постоянные рейсы между Одессой и Стамбулом[55]. Паровые суда окончательно вытеснили барки и баржи, буксируемые бурлаками.

* * *

При всей важности водных путей, учитывая огромные пространства России, следует отметить, что первая половина XIX в. была временем преобладания грунтовых дорог. Крупнейшим транспортным узлом являлась в то время Москва. Еще в XVII в. отсюда шли наиболее важные сухопутные дороги, отмеченные в специальных Поверстных книгах. В порядке их нумерации таких дорог было девять: первая вела на Ярославль, вторая – на Владимир, третья – на Коломну, четвертая – на Серпухов, пятая – на Калугу, шестая – на Волоколамск, седьмая – на Можайск, восьмая – на Тверь, девятая – на Дмитров. Однако значение этих дорог, выводивших на первый взгляд в сравнительно близкие города и веси, было гораздо большим. Все они имели свое продолжение, как бы генеральные направления, создававшее устойчивые сухопутные пути сообщения с самыми дальними районами страны[56].

Сухопутные дороги начинают приобретать более цивилизованный вид с начала XVIII в. В 1712 г., по повелению Петра I, началось сооружение столичного тракта из Петербурга в Москву по прямому направлению. Он проходил по болотистой местности и строился очень медленно. С заходом в Новгород он был завершен только в 1746 г. Общая его протяженность составляла 778 км[57].

Углубление общественного разделения труда, специализация сельскохозяйственного производства и рост городов вызывали потребность в расширении транспортных возможностей страны. В этих условиях правительство в начале XIX в. вынуждено обратить внимание на сухопутные дороги. В 1818 г. началось строительство шоссе между Петербургом и Москвой, законченное в 1833 г. В России до 1834 г. шоссейные дороги возводились по системе немецкого инженера Трезаге. На дно выемки в земляном полотне укладывался слой камней, на который насыпали два слоя щебня,

каждый толщиной в 8 см. Однако практика показала недостаточную прочность шоссе такой конструкции. Поэтому была принята другая схема сооружена шоссейных дорог, более близкая к системе английского изобретателя Мак-Адама. Дорога покрывалась двумя слоями мелкого щебня толщиной 25 и 15 см, что делало ее более прочной, долговечной, менее нуждавшейся в ремонте[58].

В первом десятилетии XIX в. строились либо приводились в порядок ряд грунтовых дорог военного назначения, служивших одновременно и почтовыми трактами: Петербург–Новгород–Псков–Динабург–Ковно; Дисна–Вильно–Ковно; Могилев–Орша–Гродно; Киев–Луцк. Для руководства эксплуатацией дорог в 1804 г. было создано Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями[59]. В 1809 г. было учреждено Главное управление водяных и сухопутных сообщений, переименованное два года спустя в Главное управление путей сообщения. Структура его была несложной: оно состояло из департамента, совета, военизированного Корпуса инженеров путей сообщения и Института Корпуса инженеров путей сообщения (1809).

В 1832 г. в ведение Главного управления была передана из Министерства внутренних дел вся строительная часть по постройке так называемых публичных зданий и заведыванию ими. Это мероприятие было вызвано не только стремлением разгрузить Министерство внутренних дел от хозяйственных вопросов, но и единством подготовки инженерно-технических кадров по строительству путей сообщения и публичных зданий (через инженеров путей сообщения). В том же году Главное управление получило наименование Главного управления путей сообщения и публичных зданий. Аппарат его начинает расти. В 1839 г. единственный департамент был разделен на два: в одном из них была сосредоточена вся строительная часть путей сообщения и публичных зданий, а во втором – вся эксплуатационная, а также личный состав ведомства[60].

Однако Главное управление путей сообщения ведало только шоссейными и водным путями. Остальные сухопутные дороги относились к ведению Министерства внутренних дел и находились под опекой губернаторов. Но в 1849 г., по докладу П.А. Клейнмихеля, Николай I повелел устройство и заведывание всей дорожной частью в империи сосредоточить в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий[61].

Несмотря на ряд правительственных мер, в частности строительство с 1833 по 1855 г. (около 6,5 тыс. верст) шоссейных дорог, Россия во многом оставалась бездорожной страной. Достаточно сказать, что на дорожные работы по водным и сухопутным путям ежегодно затрачивалось всего 3,7 млн руб. при вложениях на военные расходы свыше 100 млн руб. в год. Столь ничтожные суммы, отпускаемые правительством на пути сообщения, не могли сколько-нибудь значительно повлиять на улучшение. Страна нуждалась в дорожном строительстве[62].

Поэтому передовая общественность России считала постройку дорог одним из важных средств преодоления транспортной отсталости. А.С. Пушкин мечтал о временах, когда:

Шоссе Россию здесь и тут,
Соединив, пересекут,
Мосты чугунные чрез воды
Шагнут широкою дугой,
Раздвинем горы, под водой
Пророем дерзостные своды...

Московское шоссе между двумя столицами изменило в лучшую сторону пейзажи между двумя столицам. Об этом писали русские литераторы. Приближаясь к Москве, читаем мы у писателя К.А. Полевого, «вас встречает оттененное двойными аллеями превосходное шоссе, по сторонам которого раскинуто множество красивых домиков, образующих миловидное Петровское»[63].

Стало больше удобств для пассажиров. В 1830 г. было сдано первое в стране крупное дилижансное общество. Путь между столицами дилижансы проходили за 4–4,5 сут. В карете размещалось восемь пассажиров. Бесплатно они могли провозить личный багаж весом до полупуда (8 кг) и за дополнительную плату до 3/4 пуда (12 кг). Стоимость проезда внутри кареты составляла 95 руб. – очень высокая сумма для тех времен. Для сравнения отметим, что в уездном городе жалованье мелкого чиновника составляло от 3 руб. в месяц.

Поездки из столицы в столицу, если они шли не по казенной надобности, были накладны даже для губернских чиновников среднего ранга. Так, в 1800 г. начальники губерний, относящиеся к служилым людям I разряда с повышенными окладами, полу-

чали 1800 руб. жалованья и 1200 руб. столовых. Губернский прокурор имел жалованье в 600 руб. с добавлением еще примерно до 400 руб. столовых денег. Секретари в губернском правлении и губернских палатах получали по 230–375 руб. в год[64]

Если езда по шоссе была более или менее сносной, то по старым грунтовым дорогам она была крайне неудобной и опасной. Поездки прерывались в период осенних дождей и весенней слякоти. О мытарствах, преодолеваемых пассажирами на таких дорогах в открытой повозке, рассказывает в мемуарном очерке «На родине» известный русский писатель И.А. Гончаров. Завершив в середине 30-х гг. XIX в. курс в Московском университете, он решил добраться от Москвы до родного Симбирска. Ни дилижансов, ни омнибусов, как это было на шоссе Петербург–Москва, на этом направлении еще не было и в помине. Поездка от Москвы до Казани заняла четверо суток. «Нас на первых же порах, – повествует автор, – покрыла густая пыль, взрываемая нашим «дилижансом» и другими встречными и обгоняющими нас бричками и телегами... Нам троим сидеть было тесно. Я скромно жался в свой угол, опираясь на локоть. Другую руку, и отчасти ногу, я выставлял наружу, чтобы дать больше простора пассажирке. Она старалась завоевать себе побольше места, беспрестанно просила не упираться сапогами в стоявшую в ногах картонку со шляпкой. В головах, за подушками, у нее помещался какой-то коробок – кажется, с провизией. Третий пассажир, купец, возвращавшийся из Москвы, сидел не боком, а прямо, и занимал один почти половину брички. От этой тесноты мы в первый же день возненавидели друг друга, глядели в разные стороны и не говорили между собой...» Такие поездки, когда на путешественников обрушивались дождь, град, снег, как далее пишет И.А. Гончаров, были типичными, создавая огромные неудобства для пассажиров.[65]

Примитивное транспортное сообщение отвлекало на водные пути и гужевые дороги огромное число людей. В середине 30-х гг. XIX в., как сообщает современник, «летние гужевые привозы на долгих, т.е. на беспеременных лошадях», занимали около 800 тыс. человек, а зимой в течение пяти месяцев – более 3 млн человек «для размещения плодов труда по всем пунктам России»[66]

Немногое изменилось к лучшему с путями сообщения и в 40-е гг. XIX в. Водный транспорт год от года приходил в худшее состояние. Это хорошо понимал П.П. Мельников, не раз, выез-

жавший для осмотра речных путей. При малейшей засухе и понижении уровня воды в реках и каналах это грозило голодом Петербургу, потому что пищевые припасы в столицу доставлялись главным образом по воде. Не лучше обстояло и с сухопутными дорогами. Крестьяне и мещане платили по 25 коп. с мужской души в год на их ремонт и с них же еще собирали деньги за то, что они ездили по этим дорогам. На селянах лежала и повинность исправлять дороги, не числящиеся в ведомстве путей сообщения. Руководили же их ремонтом чиновники, мало что смыслившие в этом деле. Поэтому дороги чинили круглый год, но они по-прежнему оставались в дурном состоянии. Особенно плохо обстояло с мостами через глубокие и быстрые реки. Ежегодно они разрушались весенним ледоходом и паводком. Даже летом переправа по таким ветхим мостам оказывалась трудной и опасной. Все это вместе взятое серьезно разрушало народное благосостояние. Поэтому Мельников и солидарно с ним думающие инженеры, общественные и государственные деятели сознавали, что есть только один выход из положения с дорогами – усиленно развивать паровой транспорт как на реках, так и на суше.

Состояние транспортных путей и средств оставалось одним из самых узких мест в народном хозяйстве страны и к середине 50-х гг. XIX в. – периоду Крымской войны. К тому времени несколько улучшились дороги, ведущие из Петербурга в Тихвин, в Варшаву, из Москвы в Ярославль. Шоссе с твердым покрытием вели от столицы к Нарве, Сестрорецку, Царскому Селу и Кексгольму[68]. Единственной серьезной дорогой оставалась линия Петербург–Москва.

Таким образом, сухопутные пути сообщения на протяжении всей первой половины XIX в. не претерпели существенных изменений. Почти полное отсутствие железных и недостаточность шоссейных дорог чрезвычайно тормозили экономическое развитие страны, создавали большое несоответствие в ценах на самые различные продукты питания и товары по разным регионам, – увеличивая их стоимость по сравнению с местом производства от двух до шести раз[69].

3. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПЕТЕРБУРГ–ЦАРСКОЕ СЕЛО. П.П. МЕЛЬНИКОВ И Ф.А. ГЕРСТНЕР

Начало преподавательско-профессорской деятельности П.П. Мельникова в Институте Корпуса инженеров путей сообщения совпало с постройкой в ряде стран первых железных дорог на паровой тяге и началом развития железнодорожного транспорта. Ведущей страной в этом деле являлась Англия. Как известно, начиная с 1814 г. инженер-самоучка Дж. Стефенсон экспериментировал с различными конструкциями изобретенных им локомотивов. В тот год английский изобретатель построил свой первый паровоз, применив для усиления тяги так называемый мятый пар, т.е. пар, выходящий из цилиндра после работы в дымовую трубу, что при том же давлении его обычно в 4–5 атм. значительно повышало действие обычных дымовых труб и давало возможность, уменьшив размеры трубы в два-три раза, значительно увеличить паропроизводительность. В 1825 г. Стефенсон, отказавшись от зубчатки, создал новый паровоз «Эксперимент», который действовал силой сцепления колес с рельсом[70].

Одной из важных заслуг Стефенсона было то, что он с самого начала считал необходимым совершенствовать одновременно как подвижной состав, так и железнодорожный путь. Строя паровозы только с гладкими ведущими колесами, английский изобретатель стремился повысить сцепной вес, а значит и силу тяги локомотивов. А чтобы они не ломали рельсов, Стефенсон пытался повысить прочность чугунных рельсов, а позднее отказался от чугуна при их производстве и перешел к применению железных рельсов[71].

Русская периодическая печать внимательно следила за развитием железнодорожного транспорта в других странах. В том же 1825 г. в журнале «Сын отечества» появилась статья с описанием успехов железнодорожного строительства в Англии и Австрии, в которой автор выражал надежду увидеть, когда «чугунные дороги одержат верх над каналами»[72].

Появление нового вида транспорта освещал и другой журнал – «Московский телеграф», который, по словам литературного крити-

ка В.Г. Белинского, был лучшим в России. В одной из его статей дана высокая оценка ведомственному «Журналу путей сообщения», выступавшему за развитие промышленности и транспорта. «Московский телеграф» указывал на полезность и тщательность этого издания. Пропагандируя новинки в промышленности и транспорте, журнал писал, что «время, в которое государство довольствуется земледелием, показывает, что сие государство ниже других по своему образованию гражданскому». Все сводится к одному, говорилось в статье далее: «надобно приняться за промышленность, надобно усовершенствовать, распространять ее»[73].

П.П. Мельников внимательно следил как по русской, так и по заграничной периодике, за развитием железных дорог в других странах. Еще в Институте Корпуса инженеров путей сообщения он ознакомился со статьями о работах Дж. Стефенсона, о Стоктон-Дарлингской дороге, предназначенной для перевозки пассажиров и угля. Понимал он и то, что эта колея является переходной: на ней первое время применялась как конная, так и паровая тяга. На одной ее части были уложены чугунные, а на другой – железные рельсы. Победой же нового вида транспорта, считал Мельников, являлась Манчестер-Ливерпульская колея длиной в 50 верст, соединявшая центр текстильного производства и крупные английские порты[74].

Все новое о железных дорогах навсегда оставалось в памяти П.П. Мельникова, оплодотворялось его собственной оригинальной мыслью, привязывалось к российским условиям, находило отражение в лекциях и практических занятиях с воспитанниками института.

Павел Петрович делился своими идеями, размышлениями о железных дорогах со студентами, выступал в защиту паровых машин на транспорте в печати. В статье «О подвижных паровых машинах, употребляемых на дорогах», он доказывал их большое будущее. «В Англии весьма деятельно занимаются усовершенствованием подвижных паровых машин, – писал он, – ... по сие время достигли уже значительных результатов, и полагать должно, что в непродолжительном времени сей способ сообщения получит еще большее распространение»[75]. Однако Мельников считал, что повсеместное введение железных дорог не вытеснит системы водных путей, «и эти последние навсегда останутся выгодными линиями

сообщений для перевозки грузов, предметов торговли, несмотря на их недостатки, зависящие от меньшей скорости... от прекращения сообщений в течение месяцев зимы»[76].

Разговоры о необходимости введения железных дорог в России под влиянием их пропагандистов, в числе которых одним из самых активных был Мельников, уже с начала 30-х гг. XIX в., особенно после появления их не только в Англии, но и во Франции, Австрии и США, достигли значительного распространения.

Но осуществлению их в нашей стране мешали предрассудки. Консерваторы и маловеры ссылались на российские снега, морозы, горы[77]. Поэтому по отношению к железным дорогам российское общественное мнение делилось на два течения – уже упомянутых консерваторов и сторонников «чугунок». Кроме Павла Петровича, активными борцами за железные дороги выступали ряд других прогрессивных лиц. В 1830 г. с аргументированным мнением в пользу железнодорожного строительства в России выступил редактор «Северного муравья» – газеты промышленников – профессор Петербургского университета Н.П. Щеглов, автор учебников по физике, математике, химии. Будучи сторонником использования пара, как источника энергии, Николай Прокофьевич доказывал преимущества как паровых судов, так и железных дорог. Вопрос о строительстве последних, по его мнению, заслуживал самого большого внимания в России, «где пути сообщения доселе еще весьма затрудняют обращение внутренних произведений и сбыт их, а тем самым много замедляют ход промышленности к усовершенствованию»[78].

За железные дороги активно выступал государственный деятель и экономист Н.С. Мордвинов (1754–1845), одним из первых выдвинувший план проведения их сети в России. Он требует от правительства «проложения железных дорог» или «построения железных дорог для сближения дальних пределов России – от мест произведения (товаров – авт.) к местам сбыта их». «...Из всех путей сообщения железные дороги могут быть для торговли самыми полезнейшими, – писал он. – Кроме того, что по железной дороге, при равной действующей силе, тяжести перевозится в семь с половиной раз более чем то же самое совершается по лучшим обделанным (шоссейным – авт.) дорогам, еще дороги таковые несравненно выгоднее и пред сообщениями, на воде производимыми». Паровая машина может проходить в сутки от 300 до 400 верст, – сле-

довательно, грузовые тяжести по железным дорогам от Екатеринбурга, Астрахани, Одессы могли бы доходить до С.-Петербурга в 6–10 дней»[79].

Противником нового вида транспорта был «Журнал общеполезных сведений», издаваемый под покровительством императорского Экономического общества его корреспондентом Наркизом Атрешковым, печатавшемся также и в других изданиях – «Сыне отечества», булгаринской реакционной газете «Северная пчела». Атрешков опубликовал ряд статей против парового транспорта, а затем выпустил их отдельной брошюрой «Об устроении железных дорог в России», противоречившей самой элементарной логике. Он всерьез уверял, что «железная дорога не только не допускает принимать на всех точках своего протяжения товаров и пассажиров, но едва дозволяет устроение небольшого числа особых на этот предмет пристаней, которые... крайне стесняют действия, и, конечно, при огромности расстояний С.-Петербурга от Москвы, неминуемо должны остановить всякое движение на пути, а поэтому никакой пользы дорога не принесет». Атрешков не верит, что разъезды помогут делу, и задает «коварный» вопрос: «Кто поедет по железной дороге, когда никоим образом нельзя назначить, дойдет ли отправившийся дилижанс из С.-Петербурга в Москву в 3 или 4 дня или же в 10 и 12 дней; а равно доставятся ли товары в 10 или 12 дней или же в 30 и 40 дней, а иногда и долее».

Изложив также и «климатические» доводы и подчеркнув, что по железным дорогам нельзя будет ездить с ноября по март из-за снежных заносов, Атрешков делает обобщающий вывод: «Предполагаемое ныне на великом пространстве устроение железных дорог в России совершенно невозможно, очевидно и бесполезно и крайне невыгодно». По его мнению, дорога Петербург–Москва принесет стране «ежегодного чистого и непременного убытка 23,3 млн руб. ассигнациями»[80].

Против этой публикации выступил уже упомянутый выше инженер путей сообщения М.С. Волков, камня на камне не оставивший от ретроградной брошюры Атрешкова. Свою статью он хотел опубликовать сначала в пушкинском «Современнике». Поэт, ознакомившийся с рукописью, писал прозаику В.Ф. Одоевскому, также страстному поклоннику технических новшеств: «Статья Волкова писана живо. Атрешков отделан очень смешно; но не долж-

но забывать, что противу железных дорог были многие из Государственного совета; и тон статьи должен быть очень смягчен...» Пушкин полагает, что статью Волкова желательно напечатать особо или в другом журнале. В случае ее публикации «Современник» представил бы о ней выгодный отчет «с обильными выписками»[81].

Давая оценку ретроградным изданиям, консервативным нелепостям, выдвинутым против железных дорог, П.П. Мельников писал: «Я уже не говорю о всех нелепостях, которые читались в статьях публицистов, например Атрешкова, который объявлял во всеуслышание, что устроение железной дороги между С.-Петербургом и Москвою совершенно невозможно, очевидно бесполезно и крайне невыгодно»[82].

Столь горячая полемика за и против железных дорог в какой-то мере объясняется тем, что правительство России, как и сама общественность, еще не вполне уверились в их пользе и необходимости. Власти не рассматривали этот вопрос как дело первостепенной государственной важности, не брали на себя ответственность за строительство железных дорог, присматривались к тому, как идет это дело в других странах. Для знакомства с техникой и денежными затратами на сооружение конно-железной дороги между Будвейсом и Линцем, построенной по проекту австрийского инженера Ф.А. Герстнера, в Австрию в 1836 г. был направлен профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения Н.О. Крафт. Сообщения Крафта были не в пользу дороги Герстнера. Он передал, что на строительство затрачены большие капиталы, чем предполагалось ранее, а качество дороги недостаточно высокое[83].

П.П. Мельников был в курсе этой истории. Знал он, что еще за два года до посылки Крафта в Австрию, Герстнера, профессора Венского политехнического института, чеха по происхождению, горное ведомство пригласило в Россию для обследования Уральских горных заводов. Знаком был Павел Петрович и с уровнем квалификации австрийского инженера. Герстнер изучал железнодорожное дело в Англии. По возвращении ему удалось построить участок конной железной дороги между Будвейсом и Кершбаумом, на котором в 1828 г. было открыто движение. Мельников был и лично знаком с Герстнером.

«Я познакомился с г. Герстнером у г. Остроградского, – вспоминал позднее Павел Петрович в своих «Записках...». – Остроград-

ский рекомендовал мне Герстнера, как знаменитого строителя железных дорог и автора известного сочинения на немецком языке о механике. Впоследствии оказалось, что знаменитый строитель начал конную железную дорогу между Дунаем и Молдавою, но издержал на полдороге всю назначавшуюся по смете сумму, и поэтому был удален разоренной компанией».

Мельников был невысокого мнения не только об инженерных способностях австрийца, но и о его научной добросовестности: «Что же касается до сочинения по механике, то по ближайшим сведениям вышло, – продолжает мемуарист, – что написано оно отцом Герстнера, а ловким сынком искусно пущено в ход в Петербурге поднесением нескольких экземпляров влиятельным людям, чтобы придать веса своей личности и вернее нас эксплуатировать»[84]

Ловкий делец Герстнер, будучи в Петербурге, завязал связи с влиятельными и нужными ему людьми, в частности с К.В. Чевкиным – ответственным чиновником горного, затем путейского ведомства. Чевкин был связан с деловыми кругами, в частности, с гвардейским офицером, крупным землевладельцем, горнозаводчиком С.И. Мальцовым и другими представителями в сфере предпринимательства. Названные лица утвердили его в мысли о целесообразности и прибыльности железнодорожного строительства в России. В январе 1835 г. Герстнер представил Николаю I записку, в которой доказывал пользу от введения рельсовых дорог в стране, придавая особое значение линиям между Петербургом и Москвой, Москвой и Нижним Новгородом, Нижним Новгородом и Казанью, Москвой и Одессой или Таганрогом[85].

Убеждая императора в необходимости нового вида транспорта, Герстнер писал, что «нет такой страны в мире, где железные дороги были бы более выгодны и даже необходимы, чем в России, так как они дают возможность сокращать большие расстояния путем увеличения скорости передвижения». В этой связи он ходатайствовал о предоставлении ему права на сооружение вышеназванных линий. Сначала же он считал целесообразным «для опыта» построить какую-нибудь небольшую дорогу, что помогло бы снять сомнения в выгоде железнодорожного транспорта.

В случае разрешения ему строить сеть железных дорог Герстнер добивался монополии на их эксплуатацию на два десятилетия, что должно было принести ему огромные барыши и владение

ими в течение 99 лет. Эта «скромная» просьба монополии в течение 20 лет, иронически замечал П.П. Мельников о первоначальном проекте привилегии Герстнера, – при праве вечного владения железными дорогами в России, т.е. таким путем, которые сам Герстнер рассматривал, как долженствующие иметь громадное влияние на весь быт государства, доказывает, с каким намерениями являлся сюда этот будущий «благодетель России» и какими дикарями он считал нас, чтобы решиться сделать серьезно подобное предложение[86].

Через несколько недель докладная записка австрийского инженера рассматривалась в особом, под личным председательством царя, комитете и, хотя единогласно было признано неоспоримо полезным устройство железных дорог в России, но при этом высказаны были разные сомнения в финансовом отношении. Поэтому осуществление плана Герстнера не могло тогда состояться. Пришлось ему удовольствоваться гораздо меньшим: в декабре 1835 г. Герстнер получил дарованное ему дозволение на создание компании акционеров для строительства железной дороги из Петербурга в летнюю резиденцию императорской семьи – Царское Село и в Павловск[87]. В марте 1836 г. правительство утвердило привилегию Герстнеру на сооружение Царскосельской колеи сроком на 10 лет[88].

Учредителями акционерного общества, кроме Герстнера, стали граф А.А. Бобринский, авторитетный и близкий к царской семье сановник, возглавивший всю финансовую деятельность компании; бывший дипломатический работник Б.Б. Кремер, секретарь русского посольства в Вашингтоне; франкфуртский консул И.К. Плитт. Герстнер принял на себя всю техническую сторону стройки, что было оформлено Уставом общества[89]. На уставной капитал компания выпустила 15 тыс. акций, которые раскупили 700 человек[90].

Строительство колеи Петербург – Царское Село началось в мае 1836 г. и продолжалось до конца следующего года. Дорогу сооружали 3 тыс. крепостных оброчных крестьян и 1,5 тыс. солдат строительных батальонов, находившихся в ведении Главного управления путей сообщения и публичных зданий. Длина дороги составляла примерно 25 верст (26,3 км). Одноколейный путь в шесть фу-

тов (1829 мм) почти на всем протяжении укладывался на насыпь из балласта толщиной до 0,5 м, состоящего из булыжника и щебня. Рельсы, закупленные в Бельгии и Англии, имели длину от 3,7 до 6,9 м. Вес их одного погонного метра составлял от 123 до 154 кг. Укреплялись они металлическими клиньями в чугунных подушках, которые крепились нагелями к деревянным шпалам.

На дороге был возведен ряд искусственных сооружений, в том числе мостов, среди которых самый большой, перекинутый через Обводной канал, имел длину чуть более 25 м[91].

Как и рельсы, весь подвижной состав Царскосельской дороги, принадлежности водного снабжения, а также механические мастерские, были выписаны из Бельгии и Англии, так как многое из нужного в России тогда еще не изготовлялось[92]. Строительство колеи, строившейся два года, обошлось в 42 тыс. руб. за версту[93].

Торжественное открытие дороги на трассе Петербург–Царское Село состоялось 30 октября 1837 г. Поезд, украшенный флагами, расцвеченный флажками, состоявший из восьми вагонов с пассажирами, в одном из которых был Николай I со свитой, управляемый Герстнером, шел с невиданной до этого времени скоростью – около 60 верст в час. Расстояние между столицей и царской летней резиденцией он прошел за 35 мин. Так началось первое железнодорожное сообщение в России.

Столичные газеты с восторгом писали о транспортной новинке. Репортер «Санкт-Петербургских ведомостей», знакомя столичную публику с пуском дороги, сообщал: «Сию минуту возвратились мы с поездки в Царское Село по железной дороге и не можем не поделиться с нашими читателями удовольствием, которое она нам доставила... Ехали мы с умеренной скоростью 21 версту в 32 минуты, но оттуда 22 минуты: почти по версте в минуту, то есть 60 верст в час! 60 верст в час: страшно подумать! Между тем вы сидите спокойно, вы не замечаете этой быстроты, ужасающей воображение, только ветер свистит, только конь пышет огненною пеною, оставляя за собой белое облако пара.

Какая же сила несет эти огромные экипажи с быстротою ветра в пустыне, какая же сила уничтожает пространство, поглощает время? Эта сила – ум человеческий»[94].

Обошлась дорога со всеми ее принадлежностями уже свыше 61 тыс. руб. серебром за версту, поэтому компания, созданная для строительства, отмечал позднее П.П. Мельников, вынуждена была обратиться к займам у правительства, а также у частных лиц, у Петербургского городского общества. Указанный расход с версты нельзя не признать довольно большим, если принять во внимание, что местность, по которой проходила колея, совершенно ровная, что все мосты деревянные, из них только в двух мостах каменные устои, что балласта под верхнее строение положено не было, и он заменен мостовою[95].

Несмотря на относительную дороговизну, Царскосельская железная дорога в короткое время оправдала себя экономически. В первые годы эксплуатации по ней перевозилось до 600 тыс. пассажиров в год. В 1837–1941 гг. перевезено было 2,5 млн человек. За этот период она дала только казне, не считая акционеров, чистого дохода 360 тыс. руб. Но все же серьезного экономического значения эта дорога не имела, выполняя роль увеселительной дачной линии. Вскоре после отъезда Герстнера за границу и его смерти в 1840 г. руководство дорогой перешло к шефу жандармов А.Х. Бенкендорфу, которого часто акционеры различных компаний приглашали возглавлять эти компании. В 1839 г. Александр Христофорович полностью взял дорогу под свой контроль и стал именоваться президентом ее правления[96].

Поэтому прав П.П. Мельников, отмечая, что значение железной дороги Петербург–Царское Село состояло в том, что столичное население познакомилось с новым видом транспорта. «Сверх того, – отмечал он, – Царскосельской дороге предстояло разъяснить непосредственным опытом, в какой мере действительны те опасения, которые, как мы видели, выражались в печатных заявлениях относительно затруднений, какие надобно ожидать в сооружении, и относительно безвыгодности в эксплуатации по причине глубоких снегов и сурового климата»[97].

Одобряя в общем и в целом пуск первой железной дороги в России, Павел Петрович понимал ее несовершенство. Он не принимал ширину колеи в шесть футов (1829 мм), намного увеличивающую стоимость строительства. Видел он и несовершенство используемых на ней паровозов Гакворда, произведенных заранич-

ными компаниями. Уже на первых пробных поездках в качестве машиниста Герстнер получил весьма сильный удар в грудь одним из примитивных приспособлений для управления локомотивом. Не в меньшей мере Мельникова продолжала возмущать корысть Герстнера – дать ему монополию на строительство железных дорог в России на два десятка лет. При этом австрийский инженер-предприниматель считал, что в случае принятии условий «никто в течение этого срока не будет иметь права строить и эксплуатировать железные дороги»[98]. Со всем этим не могла примириться совесть и душа любого русского патриота.

4. ЗАГРАНИЧНЫЕ КОМАНДИРОВКИ МЕЛЬНИКОВА

После сдачи в эксплуатацию железной дороги Петербург–Царское Село вопрос о их возведении в России приобрел новую остроту. Такая острота не явилась неожиданно. Еще в 1835 г., когда в высших сферах обсуждалось предложение Герстнера, при Главном управлении путей сообщения и публичных зданий, возглавляемом генералом К.Ф. Толем, создали комиссию по этому случаю. Возглавил ее генерал-лейтенант К.И. Потье, членами ее были назначены генерал-майор А.Д. Готман, полковники Зеге-фон-Лауренберг и майор П.П. Мельников. Комиссия должна была дать оценку предложениям Герстнера, а также высказаться по поводу возможностей строительства железных дорог в нашей стране. Назначение Павла Петровича со столь невысоким чином в такую авторитетную комиссию, за ходом работы которой наблюдал лично император, было важным шагом в признании его видным специалистом в области железнодорожного дела[99]. Это поручение обязывало Мельникова ко многому. В выступлениях, отстаивая необходимость железнодорожного строительства в стране, необходимо было высказываться по столь важному вопросу, когда большинство высших сановников империи были против железных дорог. Начать можно с самого К.Ф. Толя (1777–1842). Даровитый офицер Генерального штаба, сподвижник М.И. Кутузова во время Отечественной войны 1812 г., отличившийся при подавлении Польского восстания в 1831 г., с 1835 г. он возглавлял ведомство путей сообщения. Хотя Толь не имел специального инженерного образования, но первое время был на своем месте, отмечают мемуаристы. Он энергично принялся, по примеру своего предшественника, герцога А. Виртембергского, за постройку сухопутных и приведение в порядок водных путей. Но император почему-то не благоволил к нему, бюджет его ведомства постоянно сокращался и это охлаждало рвение Толя[100].

Граф Толь, вспоминает мемуарист В.А. Панаев, был одним из самых образованных людей своего времени, но, несмотря на это, сознавая, что он не специалист в инженерном деле, избрал себе в

товарищи (заместители) одного из самых талантливых инженеров, подходящих к такому званию по чину, инженера генерал лейтенанта А.П. Девятина[101]. Но, по словам П.П. Мельникова, Девятин тогда управлял всеми делами Института Корпуса инженеров путей сообщения и упорно протестовал против железных дорог[102]. Несколько иную характеристику Толя дает другой мемуарист – М.А. Корф: «Ненавидимый подчиненными за вспыльчивое и грубое обращение, водимый по произволу своих любимцев, со всех сторон обманываемый, Толь доказал на опыте, что можно быть отличным полководцем и очень плохим администратором. Кругом него и возле его все воровало и мошенничало, как ни по какой другой части»[103].

Будучи противником нового вида транспорта, Толь заявлял, что ускорение движения товаров по железной дороге не имеет существенного значения, так как товары, отправляемые в чужие края, в числе которых пенька и сало, занимают первое место, приходят с гжатских пристаней в Петербург водою в самом начале лета, т.е. когда фрахт в Балтийском море самый дешевый. По его мнению, главное условие, которому подчинена внутренняя торговля земледельческими произведениями в России «есть дешевизна, а не поспешность доставки и поэтому не следует приступать к таким предприятиям, кои основаны на совершенно противном начале, и в пользу которых можно привести некоторые только случайные изъятия, а не главную массу торговых отношений»[104].

Заседания комиссии проходили оживленно. Сталкивались две полярные точки зрения – противников и сторонников железных дорог. Хотя П.П. Мельников был самым младшим по чину, но его выступления в защиту нового вида транспорта, убедительность его аргументов о выгодности и доходности железных дорог в других странах, о слабости путей сообщения в России заставляли всех прислушиваться к каждому его слову. Павел Петрович вообще энергично возражал против представления Герстнеру монополии на русские железные дороги. Его приводило в негодование требование австрийца о полном владении дорогами в течение 20 лет. Мельников подчеркивал, что Герстнер обязывался построить всего лишь 100 верст железных дорог в течение шести лет и за это «Россия вынуждалась не сметь приступить какой-либо железной дороге в остальные 14 лет».

Это были выступления не только талантливого инженера, но человека с государственным подходом к делу, страстного пропагандиста железнодорожных магистралей для необъятной России. Павла Петровича поддержал А.Д. Готман, первый русский директор Института путей сообщения, бывший до этого управляющим первым Петербургским округом путей сообщения и видевший правоту всех аргументов и доводов профессора своего вуза. Постепенно им удалось склонить на свою сторону и К.И. Потье[105]. Комиссия, по словам самого Мельникова, отозвалась весьма скромно о предложении Герстнера монополизировать железнодорожное дело в России «не выставляя, как бы следовало, по мнению моему, тогда же заявленному, все неприличие претензий предлагателя». Комиссия находила, что пример железной дороги, устроенной в Богемии между Дунаем и Молдавою, доказывает, по словам Мельникова, что снега и большие морозы не могут быть значительными препятствиями к учреждению дорог, требующих вообще малых продольных скатов[106].

Чтобы избавиться от строптивого члена комиссии, каким был П.П. Мельников в глазах ретроградов, руководству института было рекомендовано командировать его в западноевропейские страны для изучения всех проблем, связанным с прикладной механикой, в частности ее приложением к механическому транспорту[107]. Так сразу руководство ведомства путей сообщения решало две проблемы: строптивого ученого с глаз долой, а заодно пусть посмотрит, что делается за границей в области железнодорожного транспорта.

Вместе с Мельниковым отправили также и профессора Института Корпуса инженеров путей сообщения С.В. Кербедза (1810–1899), специалиста по строительству мостов. Как и Мельников, Станислав Валерьянович был высокообразованным человеком. Сначала он учился в Виленском университете, а затем окончил Институт Корпуса инженеров путей сообщения и работал преподавателем курсов построения и прикладной механики[108].

В июне 1837 г. Мельников и Кербедз отправились за границу сроком на 15 месяцев. За это время они побывали в Англии, Франции, Бельгии, Германии и Австрии[109].

В Англии русские инженеры встречались со Стефенсоном, рассказавшим им о своих опытах по построению паровозов и желез-

ных дорог. Стефенсон делился с ними своими воспоминаниями об открытии линии Стоктон–Дарлингтон, когда на торжестве собралось все окрестное население. Многие явились в надежде увидеть, как взорвется паровоз. У подножья холма прибывших из Лондона высокопоставленных лиц, а также зевак, ожидал специально построенный локомотив, который должен был вести сам изобретатель Стефенсон. Поезд же состоял из 38 вагонов, некоторые были гружены углем, другие – пшеницей. Большая часть вагонов, снабженная временными сидениями, предназначалась для участников торжества, число которых достигало 600. Торжество, как с юмором поведал им Стефенсон, прошло без всяких инцидентов. И первое движение поезда произвело огромное впечатление на зрителей.

Из уст самого Стефенсона Мельников и Кербедз узнали много интересных деталей об открытии уже большой промышленной дороги Ливерпуль–Манчестер. Проехав по этой линии, они увидели целый ряд инженерных сооружений, постройка которых представила немалые трудности. Русские инженеры насчитали 63 моста, путепровод, проехали по туннелю длиной в два километра, осмотрели длинную и глубокую выемку в скальном грунте и большую насыпь, пересекавшую топкое, совершенно непроходимое, так называемое кошачье болото. Ознакомившись со всем этим, Мельников и Кербедз увидели, что все трудности, связанные со строительством железных дорог, несмотря на их масштабность, под силу преодолеть человеческому разуму при рациональном подходе, высококвалифицированных инженерах и решимости возвести дорогу[110].

Русские инженеры были тепло приняты и в Парижской школе мостов и дорог. Заместитель ее директора А. Дефонтен с особой готовностью сообщил Мельникову и Кербедзу все сведения об этой школе, ее программах, организации учебного процесса, теоретических и практических занятий в ней[111].

В этой школе гости из России слушали лекции по приложению механики к курсу машин и механизмов, к сопротивлению материалов и курсу построений. В Горной школе, которую Мельников и Кербедз также посетили, они побывали на лекциях и практических занятиях по курсу горного искусства, первую часть которого составлял раздел о приложении механики к горным машинам и механизмам. В Центральной школе искусств и мануфактур наши ин-

женеры посетили лекционный курс построения машин, а в Сорбонне слушали лекции по рациональной механике. Кроме того, Павел Петрович посещал университетские лекции по физико-математическим дисциплинам, обратив особое внимание на «внешние методы преподавания знаменитейших ученых и профессоров Франции»[112].

Ознакомившись с достижениями австрийских ученых и инженеров, Мельников и Кербедз посетили также Прагу, где побывали в Технологическом институте, основанном в 1806 г. Этот вуз Богемии славился своими научными разработками по физико-математическим дисциплинам. Оба русских инженера основательно изучили преподавание курса прикладной механики по трудам Ф.И. Герстнера, отца предпринимателя и инженера, взявшего подряд на строительство Царскосельской железной дороги[113].

Путешествие рядовых инженеров в европейские страны, бывшее тогда редкостью, многому научило Мельникова и Кербедза. Павлу Петровичу оно показало, что лучшие достижения русской науки стоят на уровне европейских, что Россия вполне созрела для того, чтобы стать железнодорожной державой. Он не сомневался, что строительство железных дорог вполне по плечу выпускникам его вуза. Возвратившись на родину, Мельников, как старший, систематизировал все увиденное за рубежом по прикладной механике. Его отчет представляет большую рукопись в 1673 страницы текста, а также альбом чертежей на 190 листах. Лучшее из увиденного за границей Павел Петрович использовал при подготовке изданного им в 1838 г. курса лекций под названием «Практическая механика»[114].

Возвращаясь к анализу отчета ученых об увиденном в европейских странах, отметим, что он представляет, с одной стороны, обзор увиденного в области развития инженерного дела и высшего технического образования, а с другой стороны – собственные исследования и размышления авторов по проектированию, строительству и усовершенствованию путей сообщения в условиях России.

Привлекают внимание и рассуждения Мельникова о том, что железные дороги, сокращая расстояния, сближают различные, порой удаленные друг от друга части страны. Так, с постройкой линии Ливерпуль–Манчестер последний сделался предместьем первого, а бельгийские рельсовые пути создали условия для проезда из

одного конца страны в другой в один день. Павел Петрович подчеркивал, что такое сближение пределов государства представляет слишком большие выгоды, чтобы рано или поздно ими не воспользоваться. В отчете Мельников также впервые высказал мысль о том, что пассажирское движение есть не только движение путешественников, а «плод возрастающих промышленности и торговли, которые в свою очередь питаются удобствами взаимных сношений людей и сбережением времени»[115].

Пребывание Павла Петровича в Петербурге было недолгим. Вскоре после возвращения из европейских стран его командируют вместе с профессором Н.О. Крафтом в США «для обозрения железных дорог» также сроком на 15 месяцев.

Оба инженера сначала добрались до Англии, откуда на паровом судне отправились в Америку. В этот период между Англией и Северной Америкой устанавливается регулярное океанское пароходное сообщение. Действовали три пароходные компании, основанные еще в 1836 г. Обслуживали эти линии внушительные по размерам суда. Еще в 1833 г. для этой цели был построен пароход «Грейт Уэстерн» («Большой Западный») для рейсов из Бристоля в Нью-Йорк. Он имел длину 65 м, ширину – 11 м, водоизмещение более 2 тыс. т и машину в 400 л.с. «Грейт Уэстерн» и подобные ему суда совершали рейсы из Англии в США за 14–15 дней[116]. Так что через две недели российские путешественники уже проходили таможенный досмотр и созерцали статую Свободы, подарок Франции США.

Будучи в Америке, Мельников и Крафт посетили многие районы страны. По словам Павла Петровича, он рыскал во всевозможных направлениях: от Квебека до Гаваны, от Св. Людвига до Чарльстона[117]. Он подробно изучил строящиеся и эксплуатируемые там железные дороги, побывал на паровозостроительных заводах, гидротехнических сооружениях и встречался со многими известными американскими инженерами, в том числе с Робинсоном, Уистлером, Брауном, Свифтом, Латробом, представлявшими цвет железнодорожной науки и практики США и установил с ними научные контакты[118].

То, что увидели в США российские инженеры и ученые, произвело на них двойственное впечатление. Соединенные Штаты являлись тогда молодой страной, едва перевалившей по возрасту за

полвека. Это была страна-стройка, страна смелых технических экспериментов. Быстро развивались различные отрасли промышленности, основанной на вольнонаемном труде. На россиян произвела впечатление американская демократия, хотя им претило рабство, особенно характерное для Южных штатов.

Но, естественно, Мельникова и Крафта больше всего интересовало железнодорожное дело, бурное строительство различных линий. Первая железная дорога длиной всего в 10 км была возведена вблизи Чарльстона в Западной Виргинии в 1830 г. Но уже через год поезда курсировали по линии Балтимор–Элликотт–Милс, Олбани–Скенектади, Нью-Йорк–Филадельфия. Когда российские посланцы прибыли в страну, американские инженеры и рабочие построили уже около 5 тыс. км железных дорог – больше, чем их имелось во всей Западной Европе[119].

На россиян произвели впечатление деловитость и прагматизм американских инженеров, высокая специализация инженерных работ, а также уровень механизации труда на строительстве железных дорог. Широко применялись паровые скреперы, экскаваторы. При завершении возведения какого-то участка дороги по нему сразу же начиналось движение платформ со шпалами, рельсами, щебнем, а также вагончиков с рабочими.

При исключительных способностях Мельникова, его коммуникабельности, дружелюбии, он быстро сходился с американскими инженерами, техниками, беседовал с рабочими, легко овладел разговорным английским языком и поэтому мог свободно входить в дружеское общение с коллегами, привязывая к себе простотой своего обращения. Крафту язык давался труднее и по сдержанности своей он не мог привлекать к себе людей. Поэтому там, где они были вместе с Мельниковым, Павел Петрович являлся центром внимания американских коллег[120].

Быстро промелькнуло время командировки в США. Пора было возвращаться домой. И вновь безбрежный океан, каюта парохода трансатлантических линий. «Я возвратился в сентябре 1840 г., – вспоминает Мельников, – с глубоким убеждением в истине, которую и прежде смутно сознавал, что железные дороги необходимы для России, что они, можно сказать, выдуманы для нее... более, нежели для какой-либо страны Европы, что климат России и ее пространства, которыми постоянно вооружались для отвержения же-

лезных дорог, соделывают их особенно драгоценными для нашего отечества, как средство сократить расстояния и иметь непрерывное сообщение во все времена года...»[121].

В ряде статей, опубликованных в «Журнале путей сообщения» Мельников и Крафт ознакомили коллег-инженеров и русскую общественность с тем, что они увидели как в Европе, так и в США, с их достижениями в строительстве и использовании железных дорог.

Особый интерес, когда дело касалось США, их публикациям придавало то, что в геофизическом плане между Россией и Североамериканскими Штатами имелось немалое сходство. Это отмечалось как в статьях, так и в отчете. Было, правда, некоторое различие в климате, характере рек, пересекаемых дорогами, но общим являлись гигантские расстояния между главными пунктами промышленности, торговли, сельскохозяйственного производства. Сближало страны и изобилие строительного леса, наконец и редкость населения[122].

Отчет Мельникова под названием «Описание в техническом отношении железных дорог Северо-Американских Штатов» содержит пять томов текста, а также сотни страниц чертежей в виде приложений. И вновь, как и отчет об увиденном в европейских странах, это одновременно оригинальный труд, так как увиденное дано в амальгаме собственных технических и экономических рассуждений, доказательств о необходимости строить железные дороги в России.

Первые четыре тома отчета описывают железные дороги США, их достоинства и недостатки, а также теоретические выкладки автора по проектированию и возможному строительству железных дорог на родине. Ведомство путей сообщения высоко оценило труд Павла Петровича и отметило, что он, помимо описания железных дорог США, «присоединил к этим данным собственные замечания и основательные критические разработки относительно различных систем рельсов, приборов для очищения снега, паровозов, вагонов и многих других предметов»[123].

5. НОВЫЙ ЭТАП БОРЬБЫ ЗА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

После возвращения из США Мельников вновь вернулся к своим занятиям в Институте Корпуса инженеров путей сообщения, к работе в Комиссии, созданной, как сказано выше, еще в 1835 г. Теперь его голос в защиту железных дорог звучал еще убедительнее и громче. В поисках влиятельных союзников Павел Петрович сблизился с графом А.А. Бобринским, по его словам, «теплым патриотом, любителем прогресса в отношении материального развития». «Я до того полюбил это прекрасное семейство, – продолжает он, – что в 1841 году, недовольный отношениями моего начальника графа Клейнмихеля, подавал в отставку, чтобы принять на себя управление имениями графа Бобринского, а графиня Бобринская так желала этого, что ездила к графине Клейнмихель, просить ее употребить свое влияние на мужа, чтобы он не удерживал меня, но это ходатайство осталось безуспешным, что, может быть, вышло и к лучшему»[124].

В беседах с графом Бобринским и его друзьями по Царскосельской дороге Мельников не раз высказывал подробно то, чему был свидетелем в Америке и что могло бы иметь непосредственное применение в России. Слова его попадали на хорошую почву, и вскоре при содействии, по его словам, умного и красноречивого Б.Б. Кремера Павел Петрович достиг того, что Бобринский «взял на себя говорить решительно государю об устройстве железной дороги между двух столиц, но, чтобы слова его не остались бесплодными, признано было за лучшее вызвать прежде предложения на это предприятие со стороны известных банкиров»[125].

Одновременно Мельников не прекращал и научную работу. Несмотря на препоны, чинившиеся руководством ведомства путей сообщения, ему удавалось публиковать статьи, написанные на основе собранных в заграничных поездках материалов. В них он, критически анализируя европейский и американский опыт, выдвигал решение сложных железнодорожных проблем с принципиально иных позиций. В одной из таких публикаций он подвергал основательной критике железнодорожное дело в США, счи-

тая его постановку ниже английской. Американские компании, по его мнению, уделяют неоправданно большое внимание сооружению одноколейных линий с большими уклонами и малыми радиусами кривизны, что увеличивает вероятность схода поездов с рельсов и их крушений. Такой подход, считает Мельников, вызывается исключительными условиями, «в коих находились большею частью учредители железных дорог в Североамериканских Штатах». Павел Петрович отмечает, что эти условия «не могут быть рассматриваемы вообще удовлетворительными; напротив того, ежели местность, по которой пролагается дорога, обещает достаточное движение пассажиров и товаров, для того чтобы найти выгодным принять малые продольные скаты (уклоны) и большие радиусы кривизны при начертании дороги, то в большей части случаев окажется выгодным устраивать их в два пути». Подобных же взглядов Мельников придерживался позднее при разработке технического проекта дороги Петербург–Москва[126].

Глубокие размышления ученого над практикой железных дорог за рубежом, большая эрудиция, талантливость его как инженера, позволили ему в работе «Численные данные относительно дорог и применение их к дороге между Петербургом и Москвой» дать предварительное научное технико-экономическое обоснование строительства этой магистрали. Проектируя ее, он впервые разработал и применил методику выбора основных технических параметров и определения строительных и эксплуатационных расходов. В результате Мельников с очень малой погрешностью спрогнозировал нормы многих издержек по этой дороге. Он установил вероятные размеры грузовых и пассажирских перевозок между столицами, возможные мощности локомотивов, вес поездов и скорость их движения, а также многие другие исходные данные. На этом основании Мельников определил эксплуатационные расходы для трех значений предельных уклонов: 2,5, 5 и 10 ‰.

Таким образам, еще до изысканий и составления подробного технического проекта, инженерный гений выдающегося ученого дал возможность определить многие параметры трассы Петербург–Москва, включая и ее будущую рентабельность. Сам Павел Петрович в своих воспоминаниях записал следующее: «Главные основания для суждения о выгодности или невыгодности дороги заключаются в расчете ежегодных расходов на движение и ее ре-

монт, так и всех принадлежностей к движению; а этот расчет сделан с возможной точностью»[127].

Как видим, еще не было принято никакого официального решения о строительстве дороги между столицами, а ее будущие параметры уже были рассчитаны Мельниковым и представлены руководству ведомства путей сообщения. Но против сооружения линии Петербург–Москва по-прежнему категорически были настроены К.Ф. Толь и его ближайшее окружение.

К этому времени, как и рассчитывал Мельников, видимо ему было известно о том и раньше, подали проект строительства дороги между столицами лейпцигские банкиры А. Дюфур и Г. Гаркорт. Предлагая свои услуги русскому правительству, они, подобно Герстнеру, по сооружении линии Петербург–Москва требовали представления им привилегии на ее эксплуатацию на 47 лет. После этого срока правительство имело право получить дорогу в свою собственность, но обязывалось гарантировать, во-первых, 4 % ее наименьшего дохода, во-вторых, погашения всего потраченного капитала на ее строительство в указанные сроки, в-третьих, все возрастающую премию на акции, выходящие в тираж. Так, через пять лет российское государство должно было уплачивать за сторублевую акцию 105 руб. серебром, через 10 лет – 110 руб., через 15 лет – 115 руб. и т.д. В результате всех этих хитроумных финансовых операций за каждую тысячу рублей затраченного на сооружение дороги капитала немецкие банкиры должны был получить от 2,2 до 2,6 тыс. руб.[128].

Руководство ведомства путей сообщения благоволило к лейпцигским дельцам. В записке, при которой предложение банкиров было представлено Николаю I, их всяческим расхваливали, объявляли, что Дюфур и Гаркор первые банкиры в немецких землях, что они финансировали строительство Дрезденской железной дороги, известной своим отличным устройством. Что главное требование, которое выставляют банкиры, состоит в поручительстве правительства за 4-процентный доход на акции, что это, мол, не приведет ни к какому перерасходу казны, если доход дороги будет более 4 %, а между тем все сооружение колеи произойдет без расхода со стороны государства и будет исполнено важное и полезное дело и «соорудится незабвенный памятник настоящему царствованию»[129].

Для обсуждения предложений лейпцигских банкиров был создан Комитет по устройству железных дорог из числа высших сановни-

ков. Открывая его работу в январе 1841 г., Николай I подчеркнул важность железных дорог для обеспечения «внезапных и быстрых передвижений войск». Против новинки в транспортном деле был министр финансов Е.Ф. Канкрин, неоднократно высказавший свое кредо по этому поводу: «Железные дороги, – считал он, – не всегда суть последствия естественной необходимости, а чаще, составляя один предмет искусственной надобности или роскоши, усиливают наклонность к ненужному передвижению с места на место, и без того весьма свойственную нашему веку, выманивая при этом излишние со стороны публики издержки». По его мнению, к тому же железные дороги отвлекают людей и капиталы от земледелия и приводят в упадок мелкие города[130].

Сын XVIII в., сторонник меркантилизма, хороший финансист, Егор Францевич был скуп и прижимист еще и потому, что только что недавно начал крупную реформу, вводя в качестве основы денежного обращения серебряный рубль, установил обязательный курс ассигнаций, добился бездефицитности бюджета, укрепив финансы России. И теперь он боялся, что строительство «чугунок» подорвет все его столь удачно начатые мероприятия. Отсюда порой противоречащие его трезвому, здравому уму нелепые о них высказывания. Железные дороги, говорил Канкрин в другом случае, «подстрекают к частым путешествиям без всякой нужды и, таким образом, увеличивают непостоянство нашей эпохи». «Мы смотрим, – продолжает он далее, – на умножающееся число железных дорог как на истинный недуг века; однако же, от них же происходит и польза, именно та, что несметные капиталы погибнут, распадутся между низшими классами, а там отчасти образуют новые капиталы. Таким образом, человечество освободится от излишних капиталов, а это необходимо, чтобы уравновесить великую несоразмерность богатства»[131]. Основные мотивы этих своих высказываний Е.Ф. Канкрин еще раз повторил и на январском совещании Комитета по устройству железных дорог. Против железных дорог высказался и главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями К.Ф. Толь. Но членов Комитета, уже склонявшихся после заявления царя к мысли о нужности железных дорог, не поколебало ни заявление министра финансов о том, что «великая затрата огромных капиталов на пути сообщения предосудительна», ни опасения главноуправляющего путями сообщения Толя, что нужно отдать предпочтение водным путям, а не железным дорогам, по-

скольку «эти сообщения (водные пути – авт.) не разовьют в государстве демократические идеи и наклонности». Комитет принял решение приступить к строительству железных дорог[132].

1 марта 1841 г. Николай I повелел создать Комитет «для предварительного составления и рассмотрения проекта о железной дороге от Петербурга до Москвы в отношении техническом и коммерческом». В этот Комитет под председательством ближайшего сподвижника императора А.Х. Бенкендорфа, возглавлявшего Третье отделение и Корпус жандармов, входили генерал-майор К.В. Чевкин, граф А.А. Бобринский и А.Г. Строганов, закончивший в свое время Институт Корпуса инженеров путей сообщения и бывший до 1841 г. управляющим Министерства внутренних дел, товарищ главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями А.П. Девятин и инженеры П.П. Мельников и Н.О. Крафт. Кроме того, на заседания Комитета приглашались представители от петербургского и московского купечества, которые в случае необходимости должны были представлять сведения о торговле от Рыбинска и верхневолжских пристаней до Петербурга[133].

В этот Комитет Николай не включил наиболее рьяных противников железных дорог, чьи выступления не импонировали ему в январских заседаниях, хотя по должности они должны были быть в его составе.

Работа Комитета имела секретный характер, что было вообще характерной чертой всех николаевских комитетов, создаваемых им по любому важному вопросу. (Правда, в России все была секретом, но ничто не являлось тайной.) Поэтому сведения о деятельности Комитета становились в том или ином виде известны общественности. Результаты заседаний Комитета, если на них не присутствовал император, сообщались ему непосредственно, минуя Комитет министров и главноуправляющего путями сообщения[134].

В ходе заседаний Комитета, когда более или менее четко выявились контуры и масштабы строительства железной дороги между столицами, была образована Строительная комиссия под председательством Бенкендорфа. Александр Христофорович распределил работу между всеми членами Комитета таким образом, что главный труд, т.е. составление всего технического проекта и смет на устройство и эксплуатацию дороги поручили К.В. Чевкину, П.П. Мельникову и Н.О. Крафту[135].

Выдвижение Чевкина обосновывалось тем, что в 1840 г., незадолго до принятия решения о сооружении дороги между Петербургом и Москвой, он был командирован в Европу для ознакомления с финансовыми и главными техническими вопросами по устройству железных дорог, а поэтому и был назначен главным распорядителем по устройству железнодорожного пути между столицами[136].

Коммерческие расчеты Бенкендорф возложил на статского советника А.А. Абазу, незадолго до этого представившего проект об учреждении Общества на акциях для сооружения железной дороги от Петербурга до Москвы, вместе с купцом Буториным. Ведение же переговоров с дрезденскими банкирами поручили А.А. Бобринскому[137].

В группе Чевкина обязанности распределились следующим образом: Крафт принял на себя расчеты по устройству полотна и мостов, Мельников – расчеты и расходы по эксплуатации будущей дороги, железнодорожных станций и ряда искусственных сооружений.

«За дело, – вспоминает Мельников, – принялся я с большим жаром. Имея множество данных и весьма свежих, собранных в недавнем путешествии по Америке и Европе, я мог составить смету на эксплуатацию прежде, нежели работою Крафта и Абазы были определены необходимые для этой сметы элементы, как-то: протяжение дороги, продольные склоны, количество товаров и пассажиров, расстояние, перевозки и пр.»

Павел Петрович не стал дожидаться выводов своих коллег, а поэтому он составил свои расчеты не в конкретных числах, а в виде формул для каждой статье расхода так, чтобы можно было получить численные выводы просто подставлением недостававших чисел вместо букв. Таким образом, для Крафта и Абазы составилось как бы универсальное руководство, которое могло быть применено к расчетам эксплуатационных расходов любой дороги, проектируемой в определенных условиях. После месяца усидчивого труда Мельников представил в Комитет толстую книгу завершенных конечных расчетов. Чевкин, старший в этой группе, сначала, как и другие члены Комитета, не согласился принять его выводы и пожелал их предварительно проверить, а затем уже скрепить собственной подписью. Объяснялось это тем, что Константин Владимиро-

вич, не будучи достаточно знаком с анализом, чтобы разобраться, в общем-то несложных формулах Мельникова, не хотел в этом сознаться, а требовал его личных объяснений под надуманным предлогом, что находит расчеты не совсем верными. Павел Петрович вынужден был подчиниться капризу Чевкина и много дней ездил к нему на Петровский остров, где Чевкин снимал дачу, там после обеда они садились за работу и до ночи без перерыва Мельников вынужден был оспаривать возражения генерала, пока не доказал свою правоту[138].

С самого начала в Комитете четко просматривались две точки зрения по отношению к лейпцигским банкирам. Бобринский, Чевкин и Бенкендорф, видимо, непрочь были договориться с ними, так как, по мнению В.С. Виргинского, не исключено, что они сами надеялись принять участие в предприятии концессионеров. Но Мельников, Крафт и Абаза стремились строить магистраль между столицами независимо от Дюфура и Гаркорта. Поэтому, быть может не случайно, перед обсуждением предложения двух банкиров Павла Петровича как яростного их противника, по представлению Толя, откомандировали на 2,5 месяца на Волгу[139]. Официально К.Ф. Толь просил А.Х. Бенкендорфа отпустить Мельникова исследовать, возможно ли использование железного парохода, закупаемого у английского инженера Ферберна «для высочайшего плавания по Волге». Одновременно, писал Толь, на полковника Мельникова «возложены и некоторые еще поручения относительно волжского судоходства»[140].

Сам Мельников высказывается по поводу командировки его на Волгу достаточно конкретно: «Мне кажется, что это поручение было только предлогом, чтобы оторвать меня от занятий по Комитету, ибо граф К.Ф. Толь, в особенности генерал-лейтенант Девятин, весьма хорошо знали мои убеждения в пользу железных дорог для России… и поэтому они могли ожидать, что я буду высказываться весьма энергично в пользу Московской железной дороги, и что мои доводы, подкрепляемые массой данных, собранных со всех существовавших тогда железных дорог, будут иметь вес в мнении прочих членов комитета». Между тем ни Толь, ни его товарищи, продолжает мемуарист, не могли желать успешного исхода вопросу, которым занимался наш Комитет, ибо они уже неоднократно высказывались против железных дорог вообще[141].

Павел Петрович отправился в командировку. Он справился со сложным заданием, детально обследовав волжский фарватер, пришел к выводу о возможности приобретения железного низкосидящего парохода у англичанина для царской фамилии. Там у Мельникова возник ряд предположений об улучшении судоходства на Волге в целом, которые он начал реализовывать значительно позднее, став во главе ведомства путей сообщения[142].

В середине сентября 1841 г. Мельников возвратился в Петербург. К тому времени Комиссия только что сформулировала свои соображения по строительству Петербурго-Московской железной дороги и подготовила доклад для императора.

Подписи Мельникова под этим документом, конечно, не было. Хотя этого доклада Павел Петрович не видел, но в своих воспоминаниях передает его главную сущность. Хотя члены Комитета не решились возразить против воли царя о необходимости строить железную дорогу между столицами, пишет он, но редакция доклада «мне не весьма нравится: она растянута, наполнена мелкими расчетами, которые должны были утомить внимание государя, и не отличается изяществом слога»[143]. В докладе приводились следующие технико-экономические данные: путь двухколейный по кратчайшему направлению, минуя Новгород и Торжок; длина его 652 км; уклоны не более 2,5 ‰; земляные работы в объеме 50,5 млн кубометров. Общая стоимость расходов 43 млн руб. серебром, в том числе: земляные работы – 10,4; верхнее строение пути – 9, искусственные сооружения – 3,5, подвижной состав – 7,7.

Ежегодный доход от перевозок пассажиров (270 тыс. человек) и грузов (2 млн пудов) ожидался в 5730 тыс. руб., общий расход на эксплуатационные расходы – 3150 тыс. руб., чистая прибыль – 2580 тыс. руб., что составляет 6 % от первоначального капитала. Средняя скорость движения для пассажирских поездов устанавливалась 37,4 км/ч, для товарных – 16 км/ч[144].

Хотя, как уже отмечено, подписи П.П. Мельникова в докладе для императора не было, но участие его и Крафта в его составлении было значительным. Оно выразилось прежде всего в том, что техническая сторона строительства была выполнена на очень высоком уровне. По этим параметрам Петербурго-Московская дорога, спроектированная ими, превосходила лучшие достижения сте-

фенсоновской школы. Параметры ее были также несравнимы и с американскими линиями. В США речь шла о дешевых дорогах, с деревянными лежнями вместо шпал, прикрытыми тонкими железными полосами. Здесь же верхнее строение пути проектировалось необычайно прочным и долговечным. Оно должно было состоять из «дорожных шин на досчатых лежнях и деревянных поперечинах (шпалах) к коим рельсы прикрепляются чугунными подушками и железными костылями». Балласт предусматривался «из щебня или иного материала» высотой около 1 м[145].

Получив доклад, Николай I послал его на отзыв министру внутренних дел А.Г. Строганову, а также исполняющему обязанности главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями А.П. Девятину, замещавшему тогда больного Толя, с тем чтобы и тот и другой составили свое заключение не позже как через месяц, т.е. к 15 октября[146].

Мнения Строганова и Девятина, как будто написанные под копирку, оказались весьма схожими. Оба были противниками железных дорог. Первый уверял, что «без привычки к ним не следует бросаться в предприятие огромное и опасное, для которого мы еще довольно не созрели и которое по этой самой причине в настоящем порядке вещей должно почитаться в исполнении невозможным». Министр внутренних дел доказывал, что «ежели бы дорога сия была и полезна, то устроение оной, в особенности же эксплуатация ее, просто невозможны вследствие неискусства нашего». Из записки видно, что Строганову внушала также опасение «благонадежность» ее строителей в полосе будущей железной дороги. Таким образом, глава важнейшего министерства воспроизводил в полном объеме аргументацию недругов нового вида транспортам. Девятин также призывал не спешить в этом деле[147]. Одновременно Строганов обратился к Бенкендорфу с частным письмом на французском языке, в котором он, между прочим, повторяя свое мнение, выразил желание, чтобы оно сохранилось в архивах, рассчитывая по итальянской пословице, считает Мельников, что «время все рассудит»[148].

Мнение нового министра внутренних дел Л.А. Перовского, сменившего в том же месяце Строганова, было кратким и повторяло те же главные выводы, к которым пришел его предшественник

о бесполезности, невыгодности Московской дороги и затруднительности ее постройки. Новым было лишь его следующее охранительное добавление. «Нельзя оставить без внимания еще одно важное обстоятельство, – писал он, – первым следствием этой новой и притом самой тесной связи средоточия России через Петербург с иностранными землями было бы слишком сильное влияние духа иноземного на коренные наши губернии, обстоятельство это ни в каком случае не может быть выгодно для России»[149]. Такое заявление Перовского не являлось случайностью. При нем в Министерстве внутренних дел была создана «Особенная» канцелярия, которая наряду с Третьим отделением также занималась политическим сыском. И конечно, Льву Алексеевичу в пику Бенкендорфу хотелось превзойти его в бдительности[150].

В случае принятия решения о строительстве железной дороги Перовский высказывался за принятие предложения лейпцигских банкиров, в противном случае, писал он, «следуете от него отказаться, потому что ожидаемый доход от дорог слишком сомнителен»[151].

Как видим, среди высших сановников империи не было единства по вопросу, строить ли железные дороги, на какой тяге их использовать; одни считали, что для перевозки товаров лучше применить на рельсах конную тягу, тогда как управление подвижных паровых машин должно, вообще говоря, ограничиться перевозкою путешественников[152].

Все эти мнения высших должностных лиц были переданы Бенкендорфом по распоряжению царя на рассмотрение и заключение членам возглавляемого им же Комитета. Им предстояло дать аргументированный ответ на возражения консерваторов.

«Мы принялись за эту работу весьма деятельно, – говорит по этому поводу П.П. Мельников. – Я занимался вместе с Бобринским, Абаза писал также свои соображения, и все это посылалось для соединения в одно целое к Чевкину, который охотно принял на себя обязанности главного редактора. Результатом этой разношерстной работы была записка листах на 25, в которой опровергались все без исключения возражения, какие были сделаны графом Толем, графом Строгановым, Перовским и Комитетом путей сообщения на доклад Комиссии»[153].

Получив серьезные, основательные возражения трех видных членов Комиссии, наголову разгромивших мнения консервативных министров и сановников, Николай I решил вынести вопрос о сооружении железных дорог на более широкое обсуждение.

13 января 1842 г. состоялось особое совещание Комитета министров, на котором в присутствии царя и наследника престола, великого князя Александра Николаевича (будущий Александр II) вновь обсуждался вопрос о целесообразности строительства Петербурго-Московской дороги и о средствах, необходимых для его осуществления. Комитет министров значительным большинством голосов признал постройку дороги, несмотря на обнадеживающие сведения, представленные Мельниковым, Крафтом, Чевкиным, Бобринским и Абазой, «невозможной и бесполезной». Толь полагал, что местные препятствия будут неодолимыми вследствие непроходимости болот в Новгородской губернии, трудностей перехода через Валдайские горы и разлива рек[154]. Канкрин высказал опасения, что расходы на строительство дороги будут превосходить доходы, полученные в результате ее эксплуатации. Министр внутренних дел Л.А. Перовский по-прежнему утверждал, что железные дороги будут способствовать распространению в России «вредного духа иноземного», поскольку «Москва сольется с Петербургом, приморским портом... и это иностранное влияние перейдет на Москву». Лишь министр государственных имуществ П.Д. Киселев, кстати одна из самых ярких и дальновидных личностей николаевского царствования, в молодости находившийся в какой-то мере под влиянием декабристских идей (под его начальством служили Пестель, Бурцев, Басаргин, Трубецкой, Волконский) выступил с аргументированной речью в пользу железных дорог. «Соединение двух столиц, – сказал он, – я полагаю желательным и полезным». Киселев отмечал, что введение нового вида транспорта само по себе важно для такой страны, как Россия, где водные пути «недостаточны». Железные дороги, по его мнению, сделают Москву центром торговли внутренних губерний, сблизят их с Петербургом. Он считал, что железнодорожное строительство «разольет капитал по стране» и «правительство получит способ к легчайшему собиранию недоимок и податей»[155].

Выслушав замечания министров, Николай в соответствии с правом самодержавного государя, вопреки мнению большинства, вынес

решение о строительстве железной дороги за счет казны, тем самым отклонив просьбу лейпцигских банкиров, повелев немедленно начать технические изыскания, необходимые для строительства[156].

1 февраля 1842 г. на заседании Комитета министров Николай еще раз подтвердил свое решение об устройстве железной дороги между двумя столицами. Вслед за этим последовал его указ об устройстве Петербурго-Московской железной дороги.

В указе, со свойственной Николаю некоторой театральностью, говорилось: «Признав за благо даровать Отечеству нашему сообщение, которого устроение хотя и сопряжено с значительными расходами, но обещает Государству выгоды многоразличные и соединит обе столицы как бы воедино. Мы положили возвести железную дорогу от Петербурга до Москвы и по примеру других держав возвести оную на счет казны, дабы удержать постоянство в руках Правительства и на пользу общую сообщение столь важное для всей промышленной деятельной жизни Государства.

Для контроля и наблюдения за постройкой дороги учреждался особый комитет во главе с наследником престола великим князем Александром Николаевичем, будущим Александром II[157].

В состав Комитета вошли как сторонники, так и противники строительства дороги – К.Ф. Толь, Е.Ф. Канкрин, Л.А. Перовский, П.Д. Киселев, А.Х. Бенкендорф, П.А. Клейнмихель, К.В. Чевкин, А.А. Бобринский и другие лица. В указе освещалась также краткая история правительственной политики по железнодорожному вопросу, отмечалась важность собирания сведений о железных дорогах зарубежных стран, чтобы «определить меру достоинства сих путей для России, наилучшее у нас применение и удобнейшее техническое исполнение»[158].

Таким образом, борьба прогрессивных сил за сооружение железных дорог в России, длившаяся по крайней мере полтора десятилетия, завершилась принятием закона о начале их строительства. Роль Института Корпуса инженеров путей сообщения в этой борьбе, его лучших профессорско-преподавательских кадров, включая П.П. Мельникова, Н.О. Крафта, М.С. Волкова, Н.П. Щеглова и др., оказала немалое влияние на благоприятное решение этой важнейшей для страны проблемы второй четверти XIX в.

6. БЕСЕДА С ИМПЕРАТОРОМ

Твердое решение Николая I начать строительство дороги, декретированное указом 1 февраля, было вызвано его глубокими раздумьями: строить ее или нет. В немалой степени принятие окончательного решения было вызвано его беседой накануне с П.П. Мельниковым и Н.О. Крафтом. Так получилось, что и Мельников, и царь хотели этой встречи, размышляя об одном и том же деле: первый из глубокой убежденности в нужности и важности стальных магистралей для страны, второй – исходя из своих государственных, в первую очередь военных, интересов. Эта их встреча и беседа имели благоприятное значение для любимой обоими, хотя и по-разному, страны – России.

Павел Петрович стремился к встрече с императором, потому что понимал, что единственным человеком, который может одним словом разрубить гордиев узел консервативных настроений, является Николай Павлович. Императору же, чтобы принять ответственное, поистине эпохальное решение для державы, необходим был абсолютно объективный человек, который ни слова не скажет против правды, не будет ловить его взгляд, жест, чтобы предугадать его решение и не ошибиться противным мнением. Вот как проходила предыстория этой воистину исторической встречи и беседы двух по-разному выдающихся и незаурядных людей эпохи.

Мельников понимал и видел, что его отчет о поездке в Америку никто из власть имущих людей не читал и читать не будет. «Оставалась одна надежда на самого государя, – вспоминает он, – который, как казалось, имел расположение в пользу железных дорог или по крайней мере желал осуществления дороги между двух столиц, но тут, разумеется, можно было действовать только через посредствующее лицо».

Мельникову показалось, что таким лицом может стать шталмейстер великой княжны Ольги Николаевны, дочери императора, граф А.А. Бобринский, с которым, как упомянуто выше, его связывали дружеские отношения. Граф имел свободный выход на Николая I. С Бобринским же Павел Петрович познакомился через

своего хорошего знакомого, старшего секретаря русского посольства в Вашингтоне Б.Б. Кремера, большого сторонника строительства железных дорог[159].

Необходимо отметить, что Николай I, о котором так много негативного было сказано как в либеральной, так и в советской историографии, был личностью незаурядной. Маркс и Энгельс несправедливо считали его «самодовольной посредственностью с обзором ротного командира». Николай Павлович обладал немалым умом, хотя умом военным и узким по масштабам. Хотелось бы сказать, что по образованию он был инженером, мыслящим военными категориями. К железным дорогам он относился положительно, учитывая их важность для военного дела.

Рассуждая об осторожном, особенно вначале споров о нужности и ненужности нового вида транспорта для России, сдержанном отношении царя к железным дорогам, нужно понять еще одно важное обстоятельство – император отвечал в России за все! К тому же он пережил восстание декабристов, разгромленное им, а они в большинстве своем высказывались за прогрессивный вид транспорта. Это также не могло не сдерживать его. И конечно, еще один фактор: хотя Николай I считался абсолютным, самодержавным монархом, но, как говорят, короля играет свита, а почти вся свита царя была против железных дорог.

Однако железные дороги постоянно занимали воображение Николая. Впервые он увидел их в Англии, где побывал в конце 1816–1817 гг. Как пишет исследователь вопроса С.А. Пашинин, правда, без ссылки на источник, в Лондоне великий князь Николай Павлович ознакомился с первым английским паровозом и даже попробовал забрасывать уголь в топку. Так он получил первые познания о паровозной тяге, чего не имели его оппоненты[160].

О железных дорогах Николаю, ставшему императором, приходилось говорить еще до возведения Царскосельской колеи. В зиму 1835–1836 гг. как-то зашел разговор на эту тему на балу у министра финансов, графа Е.Ф. Канкрина, с гвардейским офицером, горнозаводчиком С.И. Мальцовым. Тот незадолго до этого побывал в Англии и при встрече с царем заговорил с ним о железных дорогах. Как уже сказано, Николай был настроен по отношению к ним крайне осторожно: «Государь упомянул об опасности железных дорог, – вспоминал Мальцов, – указав, что в Англии при

открытии какой-то дороги задавило лорда. Против этого, продолжает мемуарист, я старался выставить, каким опасностям подвергаются у нас при езде на лошадях». В ответ на это, как на дополнительное препятствие к введению дорог в России, Николай выдвинул Мальцову следующий аргумент: «...а снега? Ты забыл, что у нас шесть месяцев нельзя ездить будет»[161]. И все же мнение царя о железных дорогах менялось в лучшую для них сторону. Позднее, при встрече с Мальцевым, он сказал ему: «Ты мной будешь доволен, я верю, что мы можем строить железные дороги, как в Америке, где снегу много, выстроим, я посылаю осмотреть и начнем»[162].

В начале 40-х гг. XIX в. Николаю I приходится все больше считаться с новыми потребностями страны, поддерживать их и покровительствовать им. Лично он неоднократно отразил в своих интересах и воззрениях эти новые, окрепшие тенденции русской жизни. И сделано в этом плане Николаем Павловичем было многое. К его положительным деяниям следует отнести содействие развитию промышленности, результатом которого явилось создание мануфактурных и коммерческих советов, организацию промышленных выставок, создание промышленных предприятий на Урале и Алтае, открытие новых технических учебных заведений, в том числе начало строительства железнодорожных объектов, начиная с Царскосельской дороги[163]. Среди увлечений царя было и строительное дело: немало времени проводил он за рассмотрением строительных проектов, не только лично утверждая все значительные строительные сооружения, но и следя за их реализацией[164]. При этом, работая со своими министрами, в частности с уже упоминавшимся деловитым, но крайне осторожным и глубоко консервативным Канкриным, Николай бывал смелее своего министра финансов, который с преувеличенной опаской относился к проникновению в Россию иностранных капиталов и находил, к примеру, что постройка железных дорог несвоевременна[165].

И сейчас, накануне принятия важнейшего решения, император принимает по совету шталмейстера А.А. Бобринского двух виднейших инженеров железнодорожного дела. Ему нужно было посоветоваться с ними еще по одному актуальному, сугубо инженерному вопросу: следует ли вести колею на Новгород, за это выступали даже те сановники, что стояли за строительство железной до-

роги. Николай не разделял этого мнения. Хотя до древнего города от Петербурга было всего 80 верст – рукой подать, но инженерное чутье подсказывало ему, что лучше всего вести трассу по прямой: заход в Новгород намного увеличит сметные расходы.

30 января 1842 г. П.П. Мельникова и Н.О. Крафта пригласили для беседы с императором в Зимний дворец[166]. Для Павла Петровича желанный разговор был нелегким испытанием, а о молчаливом Крафте и говорить было нечего. Он робел при виде огромной фигуры императора, съеживался при звуках его зычного голоса.

Отметим, что царя, его сверлящего взгляда, грозных свинцово-серых глаз боялись многие министры и сановники. Да и подбирал он их так, чтобы чувствовать, что они робеют перед ним. Когда назначенный вместо Канкрина Ф.П. Вронченко, робея перед взглядом Николая, сказал ему, что не чувствует себя быть способным министром финансов, Николай ответил ему: «Я буду министром финансов». Причина монаршей милости, удостоившей столь высокой должности, выясняется анекдотическим случаем, о котором говорили в придворных кругах. В приемной императора министры и управляющие разговаривали между собой и Вронченко нюхал табак. «В эту минуту, как государь вошел, – рассказывает историк, правовед Б.Н. Чичерин, – у него между пальцами была щепоть табаку, и он, опустив руку, стал понемногу выпускать табак на пол. А.С. Меншиков (морской министр – авт.), заметив это, улыбнулся; но государь резко сказал, что подданному делает честь, если он боится своего государя»[167].

Вронченко тем временем собрал с помощью камер-лакея выроненные бумаги, а когда опустил их в портфель, Николай, показывая на свой кабинет, сказал ему: «Пожалуйте, я приму вас». Вот так Николай Павлович, не скрывая ни перед кем, любил отличать тех, кто его боялся. В первый же из наградных дней Вронченко получил звезду и ленту Александра Невского, а вскоре после того графский титул[168].

...В назначенное время, именно в 10 часов утра, Мельников и Крафт были в приемной императора. Вскоре их пригласили в его кабинет. Николай стоял у пюпитра в сюртуке Семеновского полка без эполет, вспоминает Мельников. «Здравствуйте господа, – сказал государь, – очень, рад с вами познакомиться лично и объяс-

нить вам мои воззрения на важное дело, которое предпринимаю и в котором ожидаю от вас честного, усердного и просвещенного содействия!»

Заговорив о необходимости соединения железной дорогой Петербурга и Москвы, Николай сказал, что эти два города как бы дополняют один другой и поэтому их сближение должно принести величайшие выгоды государству. «Мне говорят, – продолжал он, – что железная дорога, соединяющая два пункта, приводит к сокращению в три раза времени переезда между ними и почти в той же пропорции уменьшает расход переезда или перевозки. Скажите, так ли это? Вы, видевшие и изучившие все железные дороги в Европе и Америке, можете мне сказать это положительно?»

«Точно так, государь», – отвечал Мельников. «А если так, то нет денежной жертвы, которой Россия не могла бы принести с выгодою и пользою в будущем, чтобы достигнуть таких результатов», – заявил Николай[169].

Разговор Павла Петровича был смелым и предельно откровенным. Решалось дело всей его жизни – видеть страну с железными дорогами, накрепко связывающими все ее гигантские пространства в единый монолит. Поэтому Павел Петрович отвечал четко, по-военному, прямо глядя в глаза Николаю, взгляд которого было очень трудно выдержать. Крафт из-за своего немногословия, большой застенчивости, отсутствия светскости, всю беседу молчал, лишь изредка кивая головой в знак согласия с мнением Мельникова.

В ходе беседы император задал Павлу Петровичу вопрос о предпочтительном направлении дороги. Мельников предусматривал две возможности – через Новгород и минуя его. Последнее представлялось и более удобным, и более выгодным как для пассажиров, так и для грузов. Судя по воспоминаниям Мельникова, он ответил так: «Дорога должна соединять две весьма населенные столицы. Все движение, как грузовое, так и пассажирское, будет сквозное. В непродолжительном времени должны примкнуть к Москве другие дороги с разных концов России: таким образом, сквозное движение между Петербургом и Москвой разовьется в несколько десятков раз против настоящего». Павел Петрович твердо и решительно высказался за то, чтобы вести колею от Петербурга до Москвы, минуя Новгород.

«Рад, – сказал царь, – что ты одного мнения со мной, веди дорогу прямо»[170]. Слова Николая «веди дорогу прямо» не означали вести ее только по прямой линии, а относились к тому, чтобы не держаться направления на Новгород, считает мемуарист, инженер путей сообщения В.А. Панаев[171]. Эта фраза императора толковалась и другими современниками того времени. Так, юрист А.Ф. Кони, рассуждая об этих словах царя, писал: «Быть может, на решение Николая I строить дорогу, минуя Новгород, подействовали и тяжелые воспоминания о Грузино (усадьба Аракчеева, которого он недолюбливал – авт.). С открытием дороги, постройку которой охарактеризовал в своих скорбных стихах Некрасов, забыто и запустело старое шоссе между Петербургом и Москвой, по которому прежде было большое почтовое движение»[172].

Разговор Мельникова с царем зашел о препятствиях, которые должны были преодолеть строители железной дороги. «...Как ты сладишь с мостами на таких реках, как Волхов, Мста, Волга, из коих на последней до сих пор не было сооружено ни одного моста», – задал вопрос Николай. «Этот вопрос действительно затруднен, Ваше Величество, – ответил Мельников, – особенно для больших рек России, которые подвергаются огромным разливам в весеннее время и в то же время действуют разрушительно на всякое в них сооружение при проходе льда». Главная забота инженера, развивал свою мысль перед императором Павел Петрович, при устройстве мостов на подобных реках должна состоять в том, чтобы сколь можно менее стеснить быками живое течение реки, а этой цели можно достигнуть принятием новой системы деревянных мостов американца Гау, которая допускает значительные, в 30 и более сажень, отверстия или расстояния между быками.

«Нелегко будет тебе сладить и с болотами, – продолжал царь, – ты знаешь, что Новгородские болота имеют историческую известность, к тому же неизвестно еще, что мы встретим в этой терра инкогнито по прямому направлению от Чудова до Вышнего Волочка.» «По моим понятиям, государь, – сказал Мельников, – затруднения от болот не могут быть рассматриваемы неодолимыми. Это скорее вопрос времени и расхода. Как бы пространно и глубоко болото не было, – развивал он свою мысль, – его всегда можно засыпать, сделав предварительные работы возможного осушения местности». «Я полагаю, – продолжал Павел Петрович, –

что в глубоких болотах благонадежнее делать насыпи с таким избытком против проектной линии, чтобы они осаживались до самого дна болота и таким образом получали бы надежный фундамент. Этот простой способ надежнее, нежели насыпи на фашинах и на подстилке из деревьев, которые требуют менее земли, но зато образуют ненадежное, как бы плавучее полотно, подвергающееся постоянным осадкам»[173].

Император, выслушав Мельникова со вниманием, еще спросил его, что, по его мнению, полезнее и выгоднее, выписывать ли локомотивы и вагоны из-за границы, или же сделать их дома с устройством для этого необходимых предприятий. Павел Петрович ответил, что признает не только полезным, но даже необходимым и локомотивы и вагоны устроить дома, хотя это и обошлось бы несколько дороже, чем приобретать их за границей. Что это послужит и к приготовлению хороших машинистов для управления локомотивами, иначе, если машины и машинисты будут выписываться из заграницы, то навсегда останемся в самой невыгодной зависимости от иностранных машинистов.

Николай согласился с мнением Мельникова о необходимости изготавливать в России и рельсы: «Непременно, – сказал он, – я уже и обещал это русским заводчикам, которые были у меня, чтобы высказать свою благодарность, но не знаю, что из этого выйдет»[174]. После еще нескольких вопросов, на которые Мельников, судя по реакции царя, ответил удовлетворительно, Николай сказал: «Понимаю всю трудность дела, которое предпринимаю, понимаю также, что вам нужно дать совершенную свободу действий для достижения желаемой цели. Начинаю с того, что назначаю вас обоих состоять в командировке при мне. Это поставит вас в совершенную независимость от вашего начальства, которое не совсем сочувствует этому делу, и затем предоставлю вам все те средства, какие сочтете нужными. Обращайтесь прямо ко мне – двери моего кабинета будут для вас всегда открыты, но вы мне отвечаете за успех...»[175]

В конце разговора Николай почувствовал полное доверие к инженерам. Его серо-стальные глаза потеплели, и он заговорил о самом важном для него в железнодорожном строительстве: «Как только Московская дорога будет закончена, я переведу часть гвардии в Москву, где содержание ее будет стоить гораздо дешевле, а в Пе-

тербурге оставлю одни кадры полков; в случае же надобности буду иметь возможность перевести по железной дороге часть войска, которое пожелаю»[176].

В своих воспоминаниях Мельников приводит также мнение Николая о важности железных дорог для обороны страны: Петербург, находящийся на границе огромной России, не может быть рассматриваем средоточием или сборным местом русской армии. Так, исходя в первую очередь из стратегических соображений, Николай, по словам немецкого историка Николауса Катцера, несмотря на значительные опасения советников, расчищал путь строительству железных дорог. Экономические соображения играли у него второстепенную роль. Он видел самое большое их преимущество в более быстрой поставке войсковых частей[177].

Беседа царя с Мельниковым и Крафтом оказалось полезной для всех ее участников. Она укрепила решимость Николая приступить к строительству железной дороги между Петербургом и Москвой. Инженеры же получили поддержку своим планам у высшего должностного лица государства. Аудиенция у императора выше подняла их авторитет в глазах министров, сановников ведомства путей сообщения, хотя и не избавила, но смягчила критику их предложений.

Всем стало ясно, что Николай решил дорогу строить. Об этом он сказал на приеме почетных купцов еще за несколько дней до приема Мельникова и Крафта, пришедших благодарить его за принятое решение: «Мне надо было бороться с предубеждениями и людьми, – сказал он, – но когда я убедился, что дело полезно и необходимо, то ничто уже не могло меня остановить. Петербургу делали одно нарекание, что он на конце России и далеко от центра империи; теперь это исчезнет, через железную дорогу Петербург будет в Москве, а Москва – в Кронштадте»[178].

Принятие этого решения было важным историческим событием, позволившим России несколькими десятилетиями позднее вступить в новый период своего развития и в немалой степени подготовить важные реформы 60–70-х гг. XIX в.

7. НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПЕТЕРБУРГ–МОСКВА. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ. ИНЖЕНЕРНАЯ КОМАНДА МЕЛЬНИКОВА

Организационная подготовка к строительству железной дороги Петербург–Москва началась вскоре после выхода в свет императорского указа о сооружении магистрали. В начале марта 1842 г. П.П. Мельникову и Н.О. Крафту было поручено представить проект ее строительства. В их задачу входило более точное представление предварительных сведений как об общих затратах на сооружение дороги, так и о будущих доходах с нее[179].

Важным организационным мероприятием явилась передача строящейся линии в ведение Главного управления путей сообщения и публичных зданий. При нем был создан еще один департамент – железных дорог с комиссией по руководству строительством магистрали в техническом отношении. Возглавил его К.И. Фишер, не имевший высокой квалификации в железнодорожном деле[180]. По словам П.П. Мельникова, этот департамент лег бременем на ведущих инженеров стройки, стал тормозом для строителей, и они были вынуждены терять больше времени на переписку и борьбу с ним, чем использовать его для технического труда[181].

В мае 1842 г. Мельников и Крафт представили проектные соображения с технико-экономическим обоснованием целесообразности проектирования железной дороги по прямому направлению, однако правительство, хотя и одобрило рекомендации ученых, но на всякий случай предложило Мельникову провести изыскания и для постройки магистрали с заходом в Новгород, чтобы выбрать окончательное направление ее на участке Петербург–Вышний Волочек[182].

1 августа 1842 г. вместо скончавшегося и знающего специалиста К.Ф. Толя, хотя и не являвшегося знатоком железных дорог и их противника, Николай I назначил на должность главноуправляющего путями сообщения и публичных зданий невежественного, жестокого аракчеевца П.А. Клейнмихеля[183].

П.А. Клейнмихель (1793–1869) в поле зрения Николая I попал еще в годы его юности, в 1814 г., когда русские войска двигались к Парижу для окончательного разгрома Наполеона. Тогда великие князья Николай и Михаил совершали первую свою поездку за границу. Император Александр I лично приказал лейб-гвардии Преображенского полка капитану П.А. Клейнмихелю отправиться навстречу великим князьям и передать им свое распоряжение возвратиться в Базель и ожидать дальнейших повелений. Клейнмихель, как пишет биограф Николая I историк Н. Шильдер, встретил братьев в Везуле и передал высочайшее повеление. 16 мая Клейнмихель был назначен флигель-адъютантом Александра I. Встреча же с ним в Везуле не изгладилась из памяти Николая[184].

Важную роль в стремительной карьере Клейнмихеля сыграл приснопамятный А.А. Аракчеев, при котором он позднее состоял адъютантом, а затем – начальником Штаба военных поселений. В день коронации Николая I, 22 августа 1826 г., Петр Андреевич сделал еще один рывок в своем стремительном восхождении: новый царь назначил его своим генерал-адъютантом. С мая 1832 г. он стал дежурным генералом Главного штаба[185].

Петр Андреевич перенял все худшее у Аракчеева. Он был чрезвычайно груб даже с известными людьми. Однажды к нему на прием пришел видный живописец и архитектор А.Л. Витберг по делу о строительстве храма Христа Спасителя в Москве. Клейнмихель даже не предложил ему стула. Витберг, не получая предложения сесть, сам взял стул и сел, сказавши: «Извините, ваше превосходительство, что я сажусь, я стар и болен, да и не привык стоять». Клейнмихель растерялся и поспешно извинился перед знаменитостью. Но такое начало не предвещало успеха, и, действительно, Витберг не получил места[186].

Точную характеристику принимавшему его Клейнмихелю дал знаменитый хирург Н.И. Пирогов, представлявшийся ему по делам медицинской службы: «...Сквозь ласковую улыбку на лице, оловянные глаза так и говорили смотрящему на них: ты, мол, смотри, да помни, не забывайся». Через некоторое время Пирогов представлялся Клейнмихелю уже как его подчиненный. «Оловянные глаза уже смотрели иначе, – вспоминает мемуарист, – и когда я имел глупость напомнить ему об обещанной мне якобы квартире, то они уже посмотрели на меня не по-прежнему. С того дня я

уже не видал более ни разу оловянных глаз моего начальника и, конечно, не сожалел об этом»[187].

В нравственном отношении низость Клейнмихеля была известна современникам. Когда Аракчеев был в силе и милости у Александра, то он требовал от своей жены «благосклонного приема его волокитства», а когда «всей России притеснитель» попал в опалу при Николае, Клейнмихель сделался первым его врагом и не называл его иначе, как «злодеем»[188].

Возвышение Клейнмихеля занимало уже умы современников. Уверяли, например, что этим он обязан услугам, какие оказывала его вторая жена любовницам Николая. Госпожа Клейнмихель выдавала будто бы за своих детей незаконнорожденных младенцев царя. Впрочем, для его возвышения, отмечает историк XIX в. Г. Чулков, были и другие основания: «В его доме жила та самая Варенька Нелидова, связь которой с императором несомненна»[189]. Но при любом объяснении карьеры Клейнмихеля этот факт вызывал, с одной стороны, негодование общества, а с другой – истинное его изумление.

Так, узник, декабрист Г.С. Батеньков, когда ему в 1844 г. дали газеты, вспоминает грамматик, журналист Н.И. Греч, бросился на них с жадностью и вдруг прочитал: «Граф Клейнмихель!» Изумление его возросло еще более, когда на следующей странице увидел фамилию министра финансов… «Вронченко!» «И в самом деле, каково должны идти дела в государстве, где известный вольнодумец, декабрист Николай Тургенев в изгнании, Батеньков в ужасной темнице, – рассуждает Греч, а Клейнмихель и Вронченко – министры! Диво ли, что у нас дела идут наперекор уму и совести»[190].

Назначенный главноуправляющим путей сообщения и публичными зданиями, Клейнмихель не имел сведений ни по строительству, ни по железнодорожной части. Упомянутый выше К.И. Фишер, директор Департамента железных дорог, вспоминает невежество Петра Андреевича в железнодорожных вопросах. Он утверждает, что тот не имел никакого представления о них. Несмотря на то что уже пять лет действовала Царскосельская дорога, он по-прежнему ездил на дачу царя в карете[191].

Инженер-путеец А.И. Дельвиг также отмечал в мемуарах, что Клейнмихель «не только ничего не знал о финансовых и техни-

ческих вопросах по устройству железных дорог, но по недостатку образования не мог приобрести о них никакого понятия и сверх того, никогда не видал ни одной железной дороги». Однако же, иронизирует Дельвиг, государь, вероятно убежденный, что «усердие все превозмогает» (графский девиз Клейнмихеля – авт.) выбрал «главным распорядителем по учреждению дороги Клейнмихеля». Тот, получив это назначение в Царском Селе, немедля отправился на Царскосельскую станцию и тут в первый раз увидел паровоз, вагоны и рельсы[192].

П.П. Мельников также подчеркивает, что царю «не могло быть неизвестно крайнее невежество Клейнмихеля, которое «простиралось до того, что нередко Клейнмихель смотрел вверх ногами представленные мною планы»[193].

Положение царского любимца, своеобразного визиря при Николае, давало возможность Клейнмихелю вести себя вседозволено. Это отмечали многие мемуаристы. «Граф Клейнмихель всесилен при дворе, – записал в январе 1842 года цензор, профессор А.В. Никитенко, – он может сыпать милостями, крестами, деньгами и чинами...»[194].

Глубокую характеристику николаевскому сатрапу дал выдающийся советский историк Е.В. Тарле: «Любимец Николая, главноуправляющий путями сообщения Клейнмихель, – писал он, – один из гнуснейших негодяев, палач, истязавший розгами и солдат, и военных поселенцев, и рабочих, и воспитанников Главного инженерного училища, главный казнокрад путейского ведомства по положению, вор и мздоимец по определившемуся с юности призванию»[195].

Рассуждая о том, как Николай I подбирал кадры, отдавая предпочтение немцам, П.П. Мельников пишет, что он плохо знал немцев и мало прикасался к хорошим русским. Оно впрочем, так и было. «Правдивый характер русского человека, честного и любящего Россию, был ему чужд, гораздо приятнее было иметь подле себя людей как г-ф Клейнмихель, которые смотрят с благоговейной покорностью на все наши деяния, от которых не слышишь другого отзыва, как «слушаюсь»[196].

Эмигрантский историк Н. Тальберг свой очерк о Николае I назвал несколько претенциозно: «Человек вполне русский» (Император Николай в свете исторической правды)[197]. Но, полагаем, что

в ностальгической тоске по России, по монархии, он несколько хватил через край. О том, как Николай понимал отношения со своими русскими подданными, рассказывает в своих воспоминаниях О. Бисмарк. Русский царь попросил прусского короля Фридриха-Вильгельма IV прислать ему двух унтер-офицеров прусской гвардии для предписанного ему врачами массажа спины, во время которого пациенту надлежало лежать на животе. При этом Николай сказал: «С моими русскими я всегда справлюсь, лишь бы мог смотреть им в лицо, но со спины, где глаз нет, я предпочел бы все же не подпускать их». Унтер-офицеры были представлены без огласки этого факта. «Это показывает, – комментирует Бисмарк, – что, несмотря на религиозную преданность русского народа своему царю, император Николай не был уверен в своей безопасности с глазу на глаз даже с простолюдинами из числа своих подданных»[198].

Узнав о назначении Клейнмихеля главноуправляющим ведомства путей сообщения, скептики сомневались в его возможности довести до конца все, что ему было поручено. Известный острослов, князь А.С. Меншиков, морской министр, у которого была, по словам прозаика П. Вяземского, контра с Клейнмихелем по службе или по другим поводам, не щадил ведомство путей сообщения и публичных зданий. Когда строились Исаакиевский собор, постоянный мост через Неву и Петербурго-Московская железная дорога, он говорил: «Достроенный Собор мы не увидим, но увидят дети наши; мост мы увидим, но дети наши не увидят; а железной дороги ни мы, ни дети наши не увидят». Когда же его пророчества не сбылись, он при самом начале езды по железной дороге говорил: «Если Клейнмихель вызовет меня на поединок, вместо пистолета или шпаги предложу ему сесть нам обоим в вагон и прокатиться до Москвы. Увидим, кого убьет»[199].

Свою новую должность Клейнмихель начал исполнять в немедленном и необдуманном изменении личного состава Главного управления путей сообщения и публичных зданий, в увольнении и определении высших и низших чиновников без всякого разбора, в разрывании без объяснения причин представленных ему чиновниками Департамента железных дорог докладов.

Об этом же говорит в дневнике и жандармский генерал Л.В. Дубельт: «Граф Клейнмихель находится в таком раздражительном положении, что трудящиеся при нем письменной частью не знают

что делать! Большие с отчетностью доклады рвет по пяти раз, не указывая, как их переделать. Всех бранит, ругает, угрожает побоями, так что окружающие находятся в отчаянии».

Подобный отзыв руководства величайшей стройкой был характерен для Клейнмихеля и в последующие годы.

В октябре 1854 г. Дубельт снова отмечает в дневнике, что граф Клейнмихель так рассердился на директора своей канцелярии, что вскочил, начал угрожать ему кулаками и выгнал из кабинета. Говорят, что граф побил Заику, но в этом Заика не сознается, а между тем написал ему письмо об увольнении его от директорства[200]. Все это делалось Клейнмихелем с целью скрыть свое невежество и навести страх и трепет на подчиненных, чтобы знали, с кем имеют дело.

Клейнмихель не жаловал и П.П. Мельникова, как отмечает мемуарист, по причине сильной разнородности и несхожести характеров. Он был огонь и воплощенная энергия (хочется добавить от себя – неразумная – авт.). Мельников же был холодного, сдержанного характера. Во время строительства железной дороги между ними постоянно вспыхивали беспрерывные столкновения, но, несмотря на всевозможные интриги против Мельникова, Клейнмихель не расставался с ним, уважал в нем познания железнодорожного дела, рыцарскую честность и вообще его достоинства, никогда и не думал заменить его другим лицом[201]. Вот с таким руководителем Мельникову долгие годы пришлось иметь дело.

* * *

С началом изыскательских работ, по распоряжению царя полковники Мельников и Крафт считались в командировке «при Его Императорском Величестве». Павел Петрович, как и его коллега, был освобожден от должности члена Комитета проектов и смет и профессора Института Корпуса инженеров путей сообщения и получил приказание явиться к А.Х. Бенкендорфу. Тот объявил Мельникову и Крафту их новое положение, о царской милости – выдавать дополнительно к жалованью по 1000 руб. столовых наравне с флигель-адъютантами[202].

Им было поручено руководство всеми изыскательскими работами, составление самых полных смет на строительство железной дороги. В распоряжение Мельникову и Крафту были представле-

ны инженерные офицеры и топографы, в том числе 27 офицеров из Института Корпуса инженеров путей сообщения[203].

Изыскания на месте будущей трассы начались вскоре, в том же 1842 г., после издания царского указа о начале строительства Петербурго-Московской железной дороги.

В топографическом плане Петербурго-Московская колея должна была проходить по четырем губерниям: по Петербургской – на протяжении 57 верст, Новгородской – 251 версту, Тверской –180 верст и по Московской – 116 верст. Дорога, начинаясь от Знаменской площади в Петербурге, проходила на высоте четырех саженей над уровнем Балтийского моря, пролегала по ровной и однообразной местности, составляющей древнюю дельту реки Невы. С 26-й версты, за станцией Колпино, характер местности быстро менялся: встречались овраги, холмы и густые рощи, через которые линия, изгибаясь, должна была проходить выемками и насыпями и, постепенно поднимаясь, достигала на 125-й версте первых отрогов Валдайской возвышенности. Далее, до реки Мсты, местность была еще более пересеченной и волнистой, подъемы и уклоны, постоянно чередовались и полотно должно было сооружаться в глубоких выемках и высоких насыпях[204].

П.П. Мельников на своем северном отрезке будущей трассы сделал с группой инженеров-топографов и путейцев подробные изыскания по двум направлениям: 1) от Петербурга на Вышний Волочек, по направлению, близкому к прямому, с переходом реки Волхов у Соснинской пристани и 2) от Петербурга с большим отклонением от прямой на Новгород и Вышний Волочек. При сравнении обоих проектов оказалось, что линия на Новгород, помимо своего большего протяжения, проходит по местности более трудной и волнистой, чем в первом направлении. В соответствии с волей Николая I, высказанной им в беседе с Мельниковым и Крафтом, линию начали вести прямо и она стрелой пролегла между столицами. Насколько трасса была прямолинейна можно судить уже потому, что вся длина ее после постройки оказалась в 604 версты, тогда как астрономическое расстояние между Петербургом и Москвой составляет 598 верст, а протяжение Московского шоссе 674 версты[205].

Учитывая, что прямое направление проектируемой дороги совпадало с шоссе Петербург–Москва, построенным в 1816–1833 гг.,

на участках Петербург–Чудово и Тверь–Москва, изыски, по рекомендации Мельникова, проводились только на среднем участке линии – между Чудовом и Тверью, на котором шоссе отходило к Новгороду и Торжку. Это экономило время и деньги. Все полевые исследования проводились и зимой и полностью закончились осенью 1843 г. Всего в работе участвовало восемь изыскательских партий. Возглавляли их опытные инженеры, воспитанники Института Корпуса инженеров путей сообщения – Н.И. Липин, В.И. Кирхнер, И.В. Вериго, В.А. Даненштерн, А.И. Штукенберг, А.Ф. Гофмейстер, П.И. Зуев, Д.И. Журавский. Одновременно с трассированием линии велись гидрометрические и инженерно-геологические изыскания. Первыми руководили инженеры Н.И. Антонов, В.И. Граве, И.Н. Загоскин; вторыми, главным образом «по исследованию грунтов бурением», руководил горный инженер А.В. Самойлов[206].

По окончании изысканий и сбора всех топографических сведений линия дороги была нанесена на карту, которая была просмотрена и утверждена императором 14 апреля 1843 г. и принята к руководству при строительстве дороги[207].

* * *

Строительство колеи началось после завершения основных изыскательских работ весной 1843 г. Для удобства и оперативного управления стройкой изыскательские экспедиции на трассе преобразовали в дирекции – Северную и Южную.Первую возглавил П.П. Мельников, вторую – Н.О. Крафт. Каждая дирекция в свою очередь делилась на участки в 50–60 верст, а участки разбивались на дистанции, 12–16 верст каждая. Северная дирекция была разделена на шесть участков и 30 с лишним дистанций. Центральное ее управление располагалось сначала в селении Чудове на Московском шоссе, вблизи строящейся линии. Личный состав Управления дирекцией по желанию Мельникова был предельно ограничен и не превышал 40 человек[208].

Большие вокзалы и крупные мосты, железнодорожные станции выделялись в самостоятельные строительные единицы. Эти подразделения возглавлялись такими опытными специалистами, как архитекторы К.А. Тон, Р.А. Железевич, мостостроитель Д.И. Журавский[209].

Особое внимание уделялось конечным вокзалам в столицах. В Москве и Петербурге они строились по проекту видного архитектора К.А. Тона, создателя так называемого русско-византийского стиля. Он известен как один из авторов проекта храма Христа Спасителя, реставрационных проектов Большого Кремлевского дворца, Оружейной палаты. В Петербурге место для Московского вокзала было выбрано на Знаменской площади, от которой открывался прекрасный вид на Невский проспект и Адмиралтейство. Петербургский вокзал в Москве строили на окраине города, там, где стоял царский Загородный дворец с башней-каланчой. Фасады этих вокзалов с некоторыми изменениями сохранились до нынешнего времени. На каждом из них – мемориальные доски с барельефами Николая I, П.П. Мельникова, Н.О. Крафта, рассказывающие о первой железной дороге в России, связывающей две столицы[210].

Объем строительства, развернувшегося на огромном пространстве, был так велик, что на участках и дистанциях не хватало инженеров. Поэтому почти весь выпуск Института Корпуса инженеров путей сообщения 1843 г. был направлен на сооружение магистрали. Летом того года в Северную дирекцию дополнительно прибыли 10 инженеров, в Южную – 14. Но этого оказалось недостаточно. Поэтому в следующем году Институт произвел ускоренный выпуск своих воспитанников. В каждую дирекцию было направлено по шесть инженеров-прапорщиков[211].

К началу сентября 1844 г. на дороге, кроме горных инженеров и топографов, работало 78 инженеров-путейцев, десятки техников. Работы хватало всем. На стройке, по подсчетам П.П. Мельникова, ежегодно в среднем трудилось от 50 до 60 тыс. рабочих. За семь основных лет в возведении дороги участвовало не менее 300 тыс. мастеровых самых различных специальностей и профессий[212]. Больше всего на трассе было, конечно, землекопов. На все земляные работы от Петербурга до Москвы был заключен один общий контракт с купцом Шарвиным и его тремя компаньонами – Кузминым, Иконниковым и Ненюковым. Однако дело вел опытный, знающий дело Кузмин[213].

В июне 1843 г. Северная дирекция приступила к земляным работам от Петербурга до Чудова и от Вышнего Волочка до Твери, а на следующий год подобная работа велась уже на многих участках обеих дирекций[214].

Линия будущей колеи проходила по полям, лугам и болотам открыто, а через леса, особенно густые и непроходимые в Новгородской и Тверской губерниях, она обозначалась правильными просеками шириной в две сажени. Болот по прямой линии было больше, чем по новгородской, на 24 версты. Но эти болота по глубине не превышали 5,25 фута, в то время как на новгородской линии болота на протяжении 18,5 верст достигали глубины от 15,75 до 31,5 фута[215]. Но и с неглубокими болотами мороки было много.

Местами, как, например, от Соснинской пристани до деревни Красной, на протяжении около 60 верст, болота следовали одно за другим почти без промежутков.

Мельников и Липин предложили и осуществили смелую новаторскую технологию возведения в такой местности насыпей. Земляное полотно на подобных местах отсыпалось до материкового основания независимо от высоты насыпи. На мелких болотах оказывалось достаточным удалить торфяники с отсыпкой грунта в образовавшийся «торфяной ящик». Эта идея оказалась столь перспективной, что ею и поныне пользуются при возведении насыпей на болотах[216].

Было немало других рационализаций, сберегавших время и силы строителей. Для подвозки материалов и удобства работ по инициативе Мельникова вдоль будущего полотна строили временную гужевую дорогу. На болотах доставляли грузы по лежням, в сырых местах настилали жердей или хвороста, поперек речек и ручьев перекидывали мостики, что намного облегчало труд строителей, а также осмотр и наблюдение за производством работ. В некоторых местах устраивались к полотну подъезды с Московского шоссе[217].

Работы на трассе велись целеустремленно и организованно. Возникавшие проблемы, благодаря смелости инженерных решений, принимаемых Мельниковым, Крафтом и другими инженерами, решались споро и дружно. Творцом очень многих важных решений был Мельников. Павел Петрович обладал при подходе к любой сложной проблеме здравым смыслом, творческим умом, блестящей интуицией. По существу он являлся как бы неутвержденным главным инженером обеих дирекций, так как был автором ведущих технических условий проектирования железной дороги и других нормативных документов, определивших расчетную мощность и выбор направления всей магистрали. Инженер В.А. Панаев выразил в своих воспоминаниях это так: Мельников, «хотя и не

был единственным начальником всей дороги, но не менее того он положительно был душою всего дела и учителем всего и всех по техническим вопросам, и учителем великим»[218].

Павел Петрович первое время, как уже отмечено, жил на Соснинской пристани, в простой крестьянской избе из двух комнат. В одной из них стоял большой стол из простого дерева для чертежей и несколько самых простых стульев, диван и кровать. В Чудове, куда Мельников переехал в связи с перемещением строительства ближе к селу Бологое, быт его изменился несколько в лучшую сторону. Он занимал здесь комнаты верхнего этажа довольно большой избы, которые были меблированы несколько лучше. Стол его также изменился, стал богаче и разнообразнее, но также не соответствовал его должности и возможностям. Одевался Павел Петрович очень просто и скромно. Как отмечает близко знавший его А.И. Дельвиг, почти за 40 лет службы Мельников имел только вторую шинель[219].

Если Мельников жил в Чудове просто, на холостую ногу, он никогда не был женат, то Крафт в Твери жил совершенно уединенно – чудаком – и кроме своих инженеров и чиновников ни с кем не знался.

Характеризуя П.П. Мельникова и Н.О. Крафта, А.И. Штукенберг вспоминает, что оба они были весьма ученые и способные инженеры, но по характеру представляли две противоположности. Отплыв приятелями в Америку для изучения тамошних железных дорог, они возвратились взаимными антагонистами. Мельников был вполне светский человек, любитель общества, увлекательный рассказчик, но говорил он несколько монотонно. Он приближал к себе молодых инженеров, отдавая им часто приказания помимо участковых начальников, что ставило их в затруднения. Крафт, наоборот, дичился общества, был молчалив и очень застенчив – говорил мало и с особенным ударением, но иногда воодушевлялся и говорил с жаром[220].

О своих отношениях с Крафтом вспоминает и Мельников. Они не сложились. Причиной были различные наговоры и сплетни завистников, ставящих целью перессорить двух выдающихся инженеров и ученых. Уже по пути в Соединенные Штаты Крафт был весьма холоден с Мельниковым. В Америке они мало были вместе. Крафт большую часть времени был болен, пока Мельников разъезжал по обширной стране.

Павлу Петровичу казались до крайности странными выходки Крафта при совместных встречах и поездках. Но он приписывал вначале его грустному настроению от болезни и неимения известий от семьи. Оказалось, Николай Осипович уже давно считает Мельникова, по его же словам, «величайшим врагом». «...Я, может быть, уже давно покончил бы с вами, – сказал он ему однажды, – ежели бы не опасенье, что вы гораздо сильнее меня». Эта неожиданная выходка так поразила Павла Петровича, что он был убежден, что Крафт сошел с ума, попросил его успокоиться, уговаривал лечь в постель. Предпринимал он и другие попытки сблизиться с Крафтом при посредничестве их приятелей и сослуживцев, но все они ни к чему не привели[221].

Разлад между Мельниковым и Крафтом был известен и Клейнмихелю. Когда он объезжал работы, один должен был откланяться с ним в раздельном пункте, в Бологом, а другой встречал Клейнмихеля. При этих неизбежных встречах Мельников и Крафт никогда не подавали друг другу руки. Клейнмихель, видя эти отношения, никогда не сводил их у себя вместе, несмотря на общность интересов обеих дирекций[222].

Мельникову пришлось конфликтовать не только с близким ему коллегой, но и с рядом влиятельных лиц и порой по самым различным причинам. Неоднократно ему приходилось давать объяснения по поводу обвинений, что дорога под Петербургом строится слишком близко к важным казенным предприятиям – Колпинскому литейному заводу и крупнейшей в России Александровской текстильной мануфактуре. Директор обоих этих заведений англичанин генерал-лейтенант Вильсон, по словам Мельникова, «возымел опасение, что близкое соседство с железною дорогою может иметь вредное влияние на нравственность заводского населения и поэтому настоятельно требовал, чтобы отнесли далее линию». Сначала Вильсон объяснялся с Павлом Петровичем лично, но когда тот не согласился с его тревогами, Вильсон подал в мае 1843 г. записку Клейнмихелю, в которой предлагал провести дорогу в обход земель обоих предприятий. Записку доставили Мельникову для объяснений. Он немедленно представил подробные возражения против каждого ее пункта. Через месяц Вильсон вновь протестовал против заключения Мельникова. И вновь Клейнмихель требовал ответа от Мельникова. И началась бесконечная сказка про белого бычка. Дело дошло до морского министра А.С. Меншикова и

статс-секретаря императрицы Гофмана, с которыми Клейнмихель не желал ссориться, в конце концов делом заинтересовался император, и только он, согласившись с доводами Мельникова, пресек эту тяжбу, тянувшуюся полгода.

В своих воспоминаниях Мельников подробно рассказывает перипетии этой бумажной баталии, отнимавшей у него много сил и времени, чтобы показать «образчик того бюрократического направления, какое принимало это огромное дело под главным начальством человека, с делом вовсе незнакомого...»[223].

Были тяжбы, хотя и мельче, но также отнимавшие немало времени. Павел Петрович, экономя казенные деньги, отвергал право подрядчиков на получение весьма значительных и намного завышенных сумм за поставленные ими рабочие инструменты и катальные доски. Это вызывало недовольство подрядчиков, их жалобы и судебные процессы[224].

* * *

Важной заслугой Мельникова как организатора работ, четко обозначившейся уже в начале сооружения дороги, явилось объединение в единый творческий штаб крупных инженерных сил. Фамилии многих из инженеров уже приводились выше. Но необходимо отметить, что каждый из приглашенных на стройку инженеров был яркой творческой личностью, способной самостоятельно решать самые сложные и ответственные задания. Многие из них оставили заметный след в истории технической мысли и практики железнодорожного строительства.

О подвиге инженеров-путейцев писал известный революционер и ученый Н.А. Морозов, отсидевший более четверти века в Шлиссельбургской крепости, восхищавшийся вместе со своими товарищами-народовольцами «Железной дорогой» Н.А. Некрасова: «Наряду с образами землекопов, погибающих при постройке железнодорожного полотна, ему следовало бы для полноты прибавить и образы тех мыслителей, которые думали в тишине бессонных ночей и нередко при враждебном отношении окружающих, как воспользоваться силой пара, и наконец, придумали это»[225].

Среди талантливых помощников и учеников Мельникова следует выделить Н.И. Липина (1813–1877). Как и Павел Петрович, Николай Иванович поступил в Институт Корпуса инженеров пу-

тей сообщения из Военно-строительного училища и завершил в нем учение в 1833 г. отличником. Его имя также занесено на мраморную доску в числе лучших воспитанников вуза. Липина оставили преподавать в институте, где он был не только прекрасным преподавателем, профессором, но и ученым широкого профиля и кругозора. Он участвовал в проектировании шоссе от Москвы до Бреста и горячо поддерживал Мельникова и других своих старших коллег в вопросе о необходимости скорейшего введения железных дорог в России[226].

В периодически публикуемых работах Липин, впервые в российской железнодорожной науке, глубоко и обстоятельно проанализировал вопросы о ширине рельсовой колеи, о способах производства железных рельсов вместо чугунных, об их преимуществах, о сооружении земляного полотна, устройстве выемок, насыпей, трубопроводов, разъездов, стрелочной службы, поворотных кругов. Николай Иванович впервые дал научное определение термина «паровоз». Еще до начала строительства он разработал важную и нужную для практики тему «О некоторых условиях производства изысканий для Петербурго-Московской железной дороги», где приводились основные указания по трассированию линии, сбору необходимых данных для разработки проекта железнодорожных сооружений и устройств[227].

* * *

Молодым инженером прибыл на стройку Д.И. Журавский (1821–1891). Выпущенный в 1840 г. из Института Корпуса инженеров путей сообщения Дмитрий Иванович был назначен на изыскания для постройки железной дороги между Петербургом и Москвой. В 1844 г. Журавскому дали задание изучить достоинства и недостатки мостовых конструкций системы Гау, недавно появившейся в США. Молодой инженер выявил как достоинства, так и недостатки системы, заключавшиеся в том, что расположенные в разных местах по длине металлические балки, соединявшие нижние и верхние пояса ферм, принимались одинакового сечения, что ослабляло прочность конструкции фермы в целом. Подробно изучив свойства мостов американской системы, Журавский значительно усовершенствовал их. Так, он установил, что металлические стержни, расположенные посредине фермы, менее натянуты, чем стерж-

ни вблизи опор, и рекомендовал переменное сечение стержней, с тем чтобы увеличить «крепость ферм»[228].

Затем Журавскому дали задание составить проекты ряда мостов, над которыми он работал несколько лет. Под его руководством был построен полукилометровый мост на речке Веребье на дороге Петербург–Москва. Возведение этого моста дало Дмитрию Ивановичу всероссийскую известность[229].

* * *

Не менее известной личностью среди мостостроителей являлся С.В. Кербедз (1810–1899). Это был человек высокообразованный и культурный. Как уже было сказано выше, он окончил Виленский университет, а затем Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Завершив в нем образование в 1831 г., работал преподавателем Курсов построения и прикладной механики в этом же вузе. В 1842 г. Кербедз стал членом Комитета проектов и смет. В том же году утвердили проект его арочного места через Неву. В январе 1843 г. началось его строительство[230]. Подобно тому, как Журавскому принадлежит разработка и введение в России деревянных раскосных ферм, так за Кербедзом «остается заслуга разработки и введения у нас железных решетчатых ферм». Спроектированный им позднее мост через Лугу по Петербурго-Варшавской железной дороге едва ли первый на материке Европы мост с металлическими фермами решетчатой системы», – отмечает известный мостостроитель, выпускник Института Корпуса инженеров путей сообщения Л.Ф. Николаи»[231].

Мост через Неву строился с чугунными арками. Они были более пологими и длинными, чем каменные, вследствие чего уменьшалась высота въезда на мост и сокращалось количество «промежуточных опор», что уменьшало стоимость его сооружения. Такой мост был единственно возможным в условиях низменных берегов и большой глубины Невы.

С мостом через Неву произошла следующая знаменательная история. Когда первый проект его был составлен и Клейнмихель представил его на утверждение Николаю I, тот, рассмотрев чертежи и привязку к местности, указал ему на план со стороны Васильевского острова и забраковал проект, отметив, что на этом месте лед будет затираться и мост не выдержит его напора. Император, как

опытный инженер, предложил все вокруг этого угла до дна обложить гранитом. Клейнмихель возвратил проект Кербедзу. По расчетам инженеров осуществление мысли царя потребовало бы от 2 до 3 млн руб. больше проектных расходов. Клейнмихель, представляя Николаю I дополненный план, доложил, что осуществление его обойдется намного дороже. «Хоть на 10 миллионов больше, – ответил Николай I, – ни мне, ни тебе в карман они не пойдут, а на прочность!» Оказалось потом, что император был прав, ибо именно в указанном им месте собирался лед, и не будь там гранитного дна, мост не выдержал бы[232].

В апреле 1850 г. Николай, верный своей привычке, по обыкновению неожиданно посетил работы почти оконченного моста через Неву, вспоминает А.И. Дельвиг, осмотрев его, в самых любезных выражениях изъявил Кербедзу свое особое благоволение, приказал передать Клейнмихелю, чтобы он объявил об этом в приказе. И подполковник Кербедз здесь же был произведен в полковники[233].

Об этом же эпизоде посещения царем строившегося моста пишет и барон М.А. Корф: «Однажды, побывав на этой стройке и обозрев ее в подробности, император, – вспоминает он, – остался в совершенном восхищении: «Это, – сказал он, – не работы людей, а великанов, тех же, которые поставили Александровскую колонну!» – оттуда же написал карандашом графу Клейнмихелю, чтобы строителя, подполковника Кербедза, немедленно произвести в следующий чин, всем находившимся при нем офицерам объявить благодарность, а нижним чинам и рабочим дать по рублю серебром»[234].

Мост строился восемь лет. Семь его пролетов перекрывались чугунными арками, а восьмой пролет был железным, разводным со стороны Васильевского острова. Открытие этого моста стало важным событием в жизни Петербурга, его ажурная конструкция украсила величественную панораму города. Утром 21 ноября 1850 г. состоялся освятительный молебен, совершенный священником Института Корпуса инженеров путей сообщения, вспоминает М.А. Корф. Николай I прибыл во второй половине дня. У моста его ожидал Клейнмихель со многими офицерами Института Корпуса инженеров путей сообщения. Кербедз отдал рапорт императору. Тот поздравил его с производством в генерал-майоры и наградил орденом Св. Владимира 3-й степени[235]. Но строительство

моста, сдачу его в эксплуатацию Николай приписал, конечно же, Клейнмихелю. Об этом свидетельствует письмо ему от 23 ноября 1850 г.: «Граф Петр Андреевич! – говорится в нем. – В день 21 сего ноября открыт в присутствии моем постоянный через р. Неву мост, наименованный Благовещенским и я, найдя сооружение его во всех частях отличным, прочным и изящным, вменяю себе в особое удовольствие изъявить вам мою совершенную благодарность и благоволение за неусыпную вашу заботливость к приведению в исполнение одного из общеполезных памятников, в точную согласованность с моими предначертаниями. Пребываю вам навсегда благосклонным Николай»[236].

* * *

Самобытным ярким инженером показал себя А.И. Штукенберг (1816–1886). После окончания в 1836 г. Института Корпуса инженеров путей сообщения он работал в Восточной Сибири, выявляя гужевые пути в забайкальских горах, потом исследовал направление и строил часть железной дороги Петербург–Москва. После открытия ее управлял движением от Окуловской до Спировской станции[237].

Штукенберг служил при графе Клейнмихеле и Чевкине, пишет о нем журналист А.С. Суворин, построил позднее Каменноостровский и Крестовский мосты и был долгое время старшим техником Петербургской городской управы. Антон Иванович известен и как оригинальный поэт. В 1866 г. он, переведя свою немецкую фамилию на русский язык, под псевдонимом Крутогоров выпустил сборник стихов «Осенние листья». Мистифицируя читателей, дописал пушкинскую «Русалку», в которой было 545 стихов – больше, чем в пушкинском оригинале (496 стихов). Как отмечает Суворин, «Русалка» Штукенберга написана талантливо, правильным четырехстопным ямбом[238]. Известен Штукенберг и как мемуарист, оставивший свои интересные воспоминания о П.П. Мельникове, Н.О. Крафте и других видных строителях железной дороги между столицами.

* * *

Говоря об окружении П.П. Мельникова и Н.О. Крафта нельзя не упомянуть также интересную, незаурядную личность А.И. Дельвига (1813–1887), родственника известного поэта. Как и Липин,

Дельвиг поступил в Институт Корпуса инженеров путей сообщения из Военно-строительного училища. Окончив его в 1832 г., был назначен руководить работами по московскому водопроводу. Запомнились гидротехнические работы, проведенные молодым инженером в Москве: каменный водопровод, сооруженный еще при Екатерине II и разрушившийся к концу 30-х гг. XIX в., был заменен чугунными трубами, а также были установлены паровые машины для подъема воды[239].

Замечательные гидротехнические работы создали молодому инженеру заслуженный авторитет. В 1836 г. Дельвигу было поручено сооружение плотин у Тульского оружейного завода. Затем он вернулся в Москву, где принимал участие в работах по соединению Москвы-реки с Окой [240].

Андрей Иванович был активным сторонником проведения железных дорог в стране. Еще в 30-е гг. XIX в. он помогал А.В. Абазе, московскому предпринимателю и помещику, в составлении железнодорожных проектов.

Позднее, в 50-х гг. XIX в., А.И. Дельвиг, как главный инспектор и начальник железных дорог, участвовал в постройке ряда железнодорожных линий, причем в этот период была сооружена большая часть существующей в России железнодорожной сети. В это время в Москве, при участии нескольких железных дорог, было открыто Дельвиговское железнодорожное училище, для которого Андрей Иванович пожертвовал дом и обеспечил его капиталом.

Жизненный путь А.И. Дельвига не расходился с делами и трудами его наставника П.П. Мельникова. Когда тот был министром, то Дельвиг с 1867 г. возглавлял Совет министра путей сообщения.

А.И. Дельвиг оставил обширные воспоминания, в которых воссоздает обстановку своего времени, представив целую галерею портретов своих современников[241]. Отдавая должное его мемуарам, следует отметить, что он не всегда объективен в отношении П.П. Мельникова, поддаваясь духу времени, наветам на него крупных сановников, и газетным статьям, инспирированным «королями» железнодорожного бизнеса, обвинял его в различных упущениях по линии Министерства путей сообщения.

* * *

Работой по прокладке самого тяжелого по природным условиям северного участка трассы руководил молодой инженер-путеец

Н.Н. Миклуха, отец будущего выдающегося путешественника-этнографа Н.И. Миклухо-Маклая. Позднее Н.И. Миклуха был назначен первым начальником пассажирской станции и вокзала Петербурго-Московской железной дороги.

Н.И. Миклуха разработал эффективные меры борьбы со снежными заносами на железной дороге. Он впервые в России посадил «живой забор» из елок на участке Тверь–Вышний Волочек, открытый для опытной езды в 1849 г. Как он писал, такие заборники устраивались, во-первых, там, «где дорога идет в горизонте окружающей местности или малом возвышении над нею; во-вторых, при переходе насыпи в выемку и обратно». Всего на каждую версту высаживалось до четырех тысяч елок. Таким образом, Н.И. Миклуха является пионером устройства живой изгороди, обеспечивавшей нормальную эксплуатацию железной дороги в зимнее время[242].

* * *

Хотя П.П. Мельников и Н.О. Крафт были видными специалистами, серьезными, знающими инженерами в области железнодорожного строительства, но, как говорится, нет пророков в своем отечестве. На первом же заседании Межведомственного комитета о сооружении дороги Петербург–Москва было принято решение: «Так как по неимении доселе в России железных дорог, кроме небольшого участка Царскосельского, инженеры наши не смогли приобресть в этом роде сооружений надлежащего навыка, то по важности и обширности предстоящей ныне работы сего рода Комитет находит весьма полезным призвать собственно для совещания опытного в построении дорог иностранного инженера»[243].

По рекомендации Мельникова и Крафта был приглашен из США как совещательный инженер с жалованьем в 60 тыс. руб. ассигнациями в год известный там инженер-майор Дж. Уистлер, впоследствии заслуживший общее уважение. Его советы при строительстве дороги всегда были ясны, определенны, полны знания и пользы[244].

Мельников, познакомившийся с Уистлером еще во время пребывания в Америке, послал ему письмо со своим помощником по строительству купола Троицкого собора И.Ф. Буттацем, направлявшимся в США, с личной просьбой приехать в Петербург. В ответ на это письмо Уистлер писал Павлу Петровичу: «Я вполне ценю

честь, мне сделанную призывом содействовать в важном деле, которое у Вас предпринимается, призыв сей я уже принял. Конечно, я обязан сим свидетельству вашему и полковнику Крафту, и если я буду иметь счастье быть полезным, то, гордясь честью участвовать в таком важном деле, я сочту большим для себя удовлетворением, что оправдаю ваше обо мне мнение и сделанный вследствие этого выбор»[245].

Дж. Уистлер прибыл в Петербург 30 июля 1842 г. и был назначен состоять при Строительной комиссии. В его обязанности входили консультации прежде всего по вопросам сооружения верхнего пути и подвижного состава. Между Мельниковым и Уистлером установился полный контакт по всем основным техническим вопросам проектирования и строительства железной дороги и они были в доверительных, дружеских отношениях[246].

В 1847 г. Дж. Уистлеру, как опытному консультанту, оказавшему важные услуги при строительстве дороги Петербург–Москва, был пожалован орден Св. Анны. Однако этот талантливый инженер умер в конце 40-х гг. во время эпидемии холеры[247]. Перед смертью он завещал Мельникову свой портрет и часть личной библиотеки. Вместо него на ту же должность в Россию был приглашен инженер Браун, пробывший в Петербурге до 1854 г.

Таким образом, поездка Мельникова и Крафта в США, а американских инженеров Уистлера, а затем Брауна – в Россию положили начало научным контактам между инженерами двух стран в области транспортной науки и техники[248].

* * *

Освещая жизненный путь многих воспитанников Института Корпуса инженеров путей сообщения, для которых П.П. Мельников был любимым профессором, добрым, но взыскательным наставником, нельзя не сказать и о том, что, возглавляя Северную дирекцию, будучи занят огромной работой, Павел Петрович не прерывал научную деятельность, много и плодотворно помогал своим ученикам, о которых рассказано выше. Еще в 1840 г. он разработал проект моста через Днепр по системе американского инженера Тауна, состоящего из 11 пролетов. Расстояние между осями их опор составляло около 50 м. Фермы Тауна являлись новинкой мостостроительной техники, они появились в США только

в 1837 г. Сооружались из прочных деревянных досок, расположенных крестообразно, так что ферма имела вид досчатой решетки. Проект Мельникова был одобрен, но ведомство путей сообщения решило сначала для испытания этой системы построить однопролетный мост с пролетом той же ширины через реку Ящер на шоссе Петербург–Москва. Такой мост по проекту Мельникова был возведен в 1841 г. и показал эффективность решетчатых ферм для перекрытия водотоков значительной ширины.

В 1843 г. Павел Петрович представил предварительные проекты мостов через реки Мсту, Веребью и Волхов, которые пересекала железная дорога Петербург–Москва, с решетчатыми фермами системы Гау. Эта система являлась образцом эмпирического, т.е. опытного направления в мостовой технике. Своим помощником по искусственным сооружениям на трассе между столицами П.П. Мельников избрал Д.И. Журавского, которого назначили строителем уже упомянутого Веребьинского моста[249].

Но перед этим инженерам-строителям дороги Петербург–Москва через глубокую долину реки Мсты, протекавшей по Тверской и Новгородской губерниям, стиснутую высокими берегами, был перекинут мост длиной 256 саженей, возвышавшийся на 19 саженей над рекой. Отсюда начинался главный перевал через Валдайскую возвышенность. Постройку его возглавлял инженер путей сообщения С.В. Крутиков. По первоначальному проекту предположено было не переходить подъемы более 0,0025, но ввиду колоссальных земляных работ при переходе через эти возвышенности было сделано исключение из общего правила и допущен для линии в этом месте подъем 0,008. Подъем этот тянулся беспрерывно на расстоянии почти 20 верст – от 178-й до 197-й версты включительно. Трудность сооружения дороги на подъеме усугублялась еще тем, что на пути ее, на 186-й версте, находился глубокий овраг, по которому протекала маленькая речушка Веребья, и для перехода через нее потребовалось сооружать мост в 24 сажени вышиной[250]. Руководителем работ по детальному проектированию моста через Веребью и его строительству и был назначен Д.И. Журавский, внесший немало собственной конкретики в проект П.П. Мельникова. Это сооружение представляло собой гигантский виадук, перекрывший глубокий овраг и относительно неширокую реку. Мост состоял из девяти деревянных ферм по 25 саженей каждая и семи каменных береговых арок по 3 сажени[251].

Мост через реку Волхов состоял из пяти пролетов по 25 саженей каждый и разводной части для пропуска судов. Строил его инженер В.И. Граве. Это был первый разводной железнодорожный мост в России.

Все железнодорожные мосты возводились на прочных основаниях – каменных опорах, за исключением Веребьинского и Мстинского, у которых верхняя часть быков, выше горизонта самых высоких вод, была деревянной, но обшитой листовым железом[252].

В начале 40-х гг. Мельников разработал «Нормальные проекты промежуточных станций 4-х классов». Помимо находящихся в Петербурге и Москве вокзалов, железнодорожные станции располагались на трассе в следующей последовательности: станции 1-го класса – на расстоянии 160 км друг от друга, 2-го класса – 80 км, 3-го класса – 40 км и станции 4-го класса – 20 км.

Для проектирования всех станционных устройств, включая депо, при ведомстве путей сообщения, по настоянию Павла Петровича, был создан специальный комитет предусматривавший, «чтобы производство работ при увеличении станций не могло представить никаких препятствий». Принятое положение было очень важным как для столичной трассы, так и для последующих русских железных дорог: впервые выдвигалось положение об учете этапного усиления мощности станций[253].

П.П. Мельникову в период сооружения дороги между Петербургом и Москвой приходилось выполнять самые различные поручения путейского ведомства, в том числе и те, что не подлежали огласке. Еще в 1842 г., во время трассирования будущей стройки, ему было предложено представить сведения о лесных дачах, казенных и частных, расположенных вблизи предполагаемой к строительству дороги, в которых можно было бы производить заготовки леса для ее нужд. Описания лесных дач и съемка их на план производились под надуманными предлогами, чтобы не открыть истинной цели поручения. Преждевременное разглашение намерений правительства могло дать частным владельцам лесов повод к резкому повышению цен на имения, «в которых казна имеет надобность».

Вместе с исследованием будущей линии железной дороги Павел Петрович выполнил и это секретное поручение, придя к выводу, что мелкие имения не могут быть полезны для лесоразработок. Небогатые их владельцы, указывал он в отчете, «продают свои леса на вырубку купцам, которые не оставляют в них почти ничего,

кроме прутика, так что помещичьи крестьяне не имеют даже дров для своего обихода»[254].

* * *

Возводя железную дорогу, Мельников думал и о подвижном составе для нее. В 1844 г. по его хлопотам от Министерства финансов ведомству путей сообщения был передан Александровский чугунолитейный механический завод в Петербурге. Это предприятие отличалось от многих других в Северной столице. Оно имело постоянные опытные кадры. Рабочие его являлись казенными мастеровыми. С деревней у них не было связи. Их семьи проживали вместе с кормильцами. На завод была возложена задача снабжать дорогу подвижным составом – паровозами и вагонами. Вместе с заводским хозяйством передавались и рабочие с их семьями.

Александровский завод был сравнительно молодым предприятием – построен в 1825–1828 гг. Подобно заводу Берда, здесь сочетались литейное дело с производством паровых машин и пароходов[255].

По рекомендации Дж. Уистлера Александровский завод был сдан на шесть лет в аренду американским предпринимателям Гарисону и Уайенсу. С ними было заключено соглашение о стоимости единиц подвижного состава: цена каждого паровоза весом в 30 т была определена в 12,5 тыс. руб. серебром. Паровозы и вагоны строились по типам, существовавшим в Америке в начале 40-х гг. XIX в.

По настоянию Мельникова права арендаторов были несколько ограничены и контролировались Особым комитетом, в состав которого входил и он сам. Комитет участвовал в разработке технических условий по проектированию подвижного состава и осуществлял контроль над его качеством[257].

Александровский завод располагал мощной по тому времени техникой: станочным парком, включавшим токарные и фрезерные станки, кузнечным, прессовым и литейным оборудованием. К 1849 г. предприятие выпустило для магистрали 42 пассажирских и 120 товарных паровозов, 70 пассажирских и около 2 тыс. товарных вагонов и 580 платформ. Всего в 1844–1856 гг. этим предприятием для казенной Петербурго-Московской железной дороги было изготовлено 196 паровозов, 253 пассажирских и 2600 товарных вагонов и платформ. Но с 1857 г. завод был переключен на ремонт

подвижного состава и производство новых локомотивов и вагонов заглохло.

Первые товарные паровозы имели три движущие колесные пары, пассажирские – две бегущие и две бегунковые. И паровозы, и вагоны были однобуферными со шкворневой сцепкой. Срок службы локомотивов определялся в 15 лет, после этого они подлежали капитальному ремонту: на них должны были устанавливаться новые котлы, рамы, цилиндры и механизмы парораспределения, оборудоваться уже винтовыми сцепками и боковыми буферами[258]. Так Александровский завод стал первой базой русского транспортного машиностроения.

С рельсами положение оказалось сложнее. О том, что их можно изготавливать и в России, Мельников знал еще до беседы с Николаем I. Уже упоминаемый в очерке горнозаводчик С.И. Мальцов еще в 1839 г. на одном из своих предприятий в Людинове в Калужской губернии начал производство рельсов. Когда началось строительство магистрали между двумя столицами, русские заводчики составили специальное общество. С.И. Мальцов предложил основать завод по прокатке рельсов в Выксе, небольшом городке Нижегородской губернии, на реке Оке. Однако петербургские предприниматели соглашались участвовать в Обществе только при непременном условии, чтобы рельсы производились в самом Петербурге[259].

Общество заводчиков изъявило сначала желание принять на себя всю поставку рельсов для строящейся магистрали, но затем на переговорах с ведомством путей сообщения снижало постепенно количество поставок, соглашаясь только на 50 тыс. пудов рельсов в год. Отказ Общества был вызван чрезвычайно сжатыми сроками их поставок, которые требовал Клейнмихель. «Наше Общество, – писал в своих воспоминаниях С.И. Мальцов, – предполагало поставлять рельсы по мере изготовления земляного полотна дороги, но граф Клейнмихель потребовал в два года все»[260]. Поэтому значительную часть рельсов для дороги Петербург–Москва пришлось закупать за рубежом.

* * *

На строящейся железной дороге П.П. Мельникову приходилось обдумывать и проблемы ее будущей работы, численность ее будуще-

го персонала, распределение обязанностей. В 1849 г. он разработал «Соображения по положению С.Петербурго-Московской железной дороги», в которых были определены организационная структура, штаты и обязанности различных ее управлений и подразделений. Эти «Соображения» стали основой при составлении первых правил, инструкций и других нормативных документов, определяющих безопасность и бесперебойность движения поездов. В этой и последующей разработках были определены состав управления дороги, положение о движении по ней, о содержании мостов американской системы, инструкции машинистам, дорожным мастерам, старшим кондукторам поездных составов.

В том же году Мельников и Липин составили положение «Об учреждении постоянных знаков вдоль линии железной дороги, необходимых при ремонте и движении». При этом предусматривалось устройство верстовых столбов, уклоноуказателей, знаков начала и конца кривых и особых знаков по содержанию пути в исправном состоянии. В частности, они предлагали проверять «прямолинейность прямых частей дороги, правильность очертания кривых, правильность склонов и надлежащую высоту рельсов в точке переги-ба склонов... по неизменяемым отметкам, учрежденных вдоль дороги»[261].

* * *

Научные занятия не отвлекали Мельникова от руководства Северной дирекцией. Павел Петрович постоянно находился в разъездах, следил за изысканиями и составлением проектов, за ходом дел на участках и дистанциях. Слова о том, что он находился в разъездах, не совсем точны – значительную часть пути Мельников шел пешком по болотам, по которым никогда еще не была проведена лошадь, иначе как зимою. Местами, как, например, от Соснинской пристани до деревни Красной протяжением около 50 верст, болота следовали одно за другим почти без промежутков.

Непременно раз в месяц Мельников бывал на каждой дистанции. Его хорошо знали не только дистанционные офицеры, подрядчики, но и рабочие. Простота его обращения с людьми независимо от их чина, положения и возраста, его рассказы о зарубежных путешествиях, широта взглядов, образованность, чистота и возвышенность его отношения к делу, вспоминал инженер

В.А. Панаев, приводили нас, молодых инженеров, в восторг. «Иметь начальника с такими качествами и свойствами, да притом первого у нас инженера по образованию, таланту и знаниям, было великое счастье»[262].

Все подчиненные не только любили и искренне уважали Мельникова, но, можно сказать, обожали его. Долгое время инженеры жили по деревням в крестьянских избах, в глуши, нередко среди лесов и болот, и безвыездно проводили там годы. Павел Петрович сильно влиял на поддержание духа и на поднятие нравственной стороны своих подчиненных, в большинстве молодых людей. Его посещения работ были в полном смысле праздниками для инженеров. Он проводил на участке, как правило, несколько дней вместе со всеми в избе. Зачастую все спали вповалку на полу, на сене или соломе, покрытых, продолжает свой рассказ о Мельникове Панаев, чем Бог послал.

Будучи человеком высокой культуры, много путешествовавшим за границей, что в то время было большой редкостью и видевшим многое, Мельников во время своих посещений участков и дистанций рассказывал так, что инженеры заслушивались его рассказами. Его взгляды были возвышенны, глубоко нравственны и чисты. Эту свою мысль В.А. Панаев подчеркивает на всем протяжении своих мемуаров[263].

Система управления Мельникова отличалась полным отсутствием бюрократизма и педантизма. Производители работ были избавлены от удручающей переписки, а поэтому могли больше времени посвящать непосредственно делу на стройке. Единственной письменной обязанностью их являлось написание раз в месяц одного неизбежного рапорта: «деньги на жалованье», или «разъезды, присланные при таком-то предписании, получены и на приход в такую-то статью в книгу записаны».

Регулярно объезжая работы, Павел Петрович входил сам во все и на месте давал разрешения. Но из этого не следует, что он стеснял инициативу производителей работ; напротив, он всячески поощрял ее и радовался, когда они придумывали что-нибудь новенькое, или делали в проектах какое-то изменение к лучшему. «Таким образом, он не только управлял работами, но и сознательно готовил людей к самостоятельной деятельности. Вообще Мельников действовал на своих подчиненных обаятельно и его принимали за

образец, которому всякий хотел уподобиться», – заканчивает свой раздел о ведущем руководителе стройки мемуарист[264].

* * *

Павел Петрович постоянно соприкасался с рабочим народом, восхищался высокими качествами простых русских людей, вчерашних крестьян, отпущенных помещиками или чиновниками Министерства государственных имуществ на оброк, на заработки. В короткое время большинство из них, несмотря на тяжкий труд, становились умелыми, вдумчивыми мастеровыми, проявлявшими лучшие черты менталитета своего народа: живой ум, техническую смекалку, готовность идти на жертвы во имя дела. Эти простые люди, такие же как он и инженеры, думали о том, как лучше и быстрее возвести «чугунку». Они не жалели для этого сил, здоровья, а многие отдавали жизнь в этой безлюдной и необжитой местности под серым дождливым небом. О том напоминали скромные погосты с березовыми крестами.

В своих воспоминаниях Павел Петрович оставил немало проникновенных строк о даровитости рядовых строителей дороги. «В этой необыкновенной сметливости русского человека, – писал он, – вместе с другими прекрасными свойствами его натуры, которую я имел случай близко изучать в частых соприкосновениях с рабочим народом, именно свойствами терпения, настойчивости и находчивости заключается верный залог большой и прочной будущности нашего отечества»[265].

Увидев тарантасик, на котором разъезжал Мельников, или идущего его пешком по болотной жиже, рабочие как-то невольно подтягивались, дружнее налегали на лопаты и кирки, энергичнее катали тачки. Любовь их к Павлу Петровичу была неподдельной и глубокой. Порой он останавливался около пожилых рабочих и заговаривал с ними о их работе, по вопросам ее ускорения, улучшения качества строительства.

Совсем другой стиль деятельности был у Н.О. Крафта в Южной дирекции. Крафт объезжал работы один раз в год, да и то не всегда, поэтому начальники участков и дистанций были связаны исключительно бумагами. Все объяснялось противоположностью характеров. Павел Петрович был человеком общительным, откровенным; Николай Осипович, наоборот, был неэкспансивным, сдержанным,

скрытным и самым строгим формалистом в своих отношениях с подчиненными. Если Мельников был верным представителем русского веселого характера и исключительного таланта, то Крафт же являл усидчивость и неподвижность немецкого педантизма[266].

Следует сказать несколько слов о стиле руководства П.А. Клейнмихеля. Он регулярно проезжал по линии будущей трассы, лично осматривал в доступных для проезда местах строительство и быстро разрешал некоторые формально-бюрократические затруднения, приговаривая: «Одобряю и разрешаю...»[267]. Но очень часто он издавал приказы, распоряжения, вмешивался в инженерные дела, ничего в них не смысля, и только усугублял затруднения, задерживая строительство: после его отъезда зачастую выполненное по его приказам приходилось заново переделывать.

Его распоряжения чаще всего были общими местами, от которых не было пользы. Так, в приказе от 14 октября 1844 г. Клейнмихель, побывавший на разных участках Северной дирекции, объявил благодарность П.П. Мельникову за его «неутомимую в трудах деятельность». И в то же время, форсируя и без того напряженный труд строителей, приказал: «Полковнику Мельникову стараться непременно усилить работу текущего года и распорядиться производством оных в течение нынешней зимы там, где это возможно; причем обратить особенное внимание на мостовые работы и наблюсти, чтобы подрядчики не потеряли зимнего времени для сих сооружений удобного...»[268]. Приказ дежурный и пустопорожний, неужели всего этого Мельников, имевший графики и сроки работы, не понимал!

Приказы Клейнмихеля были притчей во языцех в Петербурге. О них знали в образованных кругах и потешались над ними. Так, говоря о его распоряжениях, уже упомянутый цензор, профессор А.В. Никитенко, свидетельствует в своем дневнике: «Не знаешь, чему больше удивляться в этих приказах: цинизму ли тона и выражений, или слепоте произвола, который идет напролом, не признавая ни причин, ни обстоятельств, ни закона»[269].

Знали о методах управления Клейнмихеля и в дворцовых сферах, и многие относились к нему с презрением. Фрейлина Двора А.О. Смирнова-Россет, незаурядная женщина, друг А.С. Пушкина, Н.В. Гоголя, далекая от железнодорожных дел, в своих «Автобиографических записках» упоминает, что, когда пришлось прово-

дить дорогу через новгородские болота и «как ни старались, балки выходили наружу», Клейнмихель впал в панику, донося императору, что «есть непреодолимые препятствия». В ответ раздраженный Николай I ответил своему любимцу, что для него «нет непреодолимых препятствий», приказав строить дорогу, несмотря на любые трудности[270]. Конечно выполнять повеление рассерженного царя приходилось не Клейнмихелю, а П.П. Мельникову, на трассе которого находились самые топкие болота.

Грубое и неквалифицированное вмешательство главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями ощущалось во многом. Мельников и Крафт лишены были возможности принимать без его согласия принципиальные решения. Ведущим инженерам – от начальников участков и до дистанционных офицеров – он любил давать команды, минуя руководителей дирекций, внося тем самым неразбериху в планы и сроки сооружения дороги. «Клейнмихель, – писал Мельников, – не только уничтожил всякую самостоятельность у нас, строителей, но и заслонил дело до такой степени, что оно снизошло на степень обыкновенных, так сказать рядовых работ по ведомству путей сообщения»[271]. Рассуждая по этому поводу, Павел Петрович отмечал, что если бы построение Московской дороги было поручено Строительному комитету, а на меня и Крафта возложили непосредственное исполнение работ, тогда «все дело велось бы на началах либеральных, и я уверен, что работы стоили бы по крайней мере на 30 % дешевле и были исполнены в предположенный мною четырехлетний срок»[272].

8. «ТРУД ЭТОТ, ВАНЯ, БЫЛ СТРАШНО ГРОМАДЕН...»

О строительстве железной дороги между столицами, условиях труда инженеров и рабочих написано очень много. Но, пожалуй, никто короче и глубже не выразил его суть лучше, чем поэт Н.А. Некрасов в стихотворении «Железная дорога», сказав мальчику, ехавшему с папенькой-генералом, что дорогу построил не «граф Петр Андреевич Клейнмихель», а сотни тысяч безвестных строителей. «Труд этот, Ваня, был страшно громаден. Не по плечу одному». И строчка из произведения поэта была взята для названия раздела исторического очерка.

Для 40–50-х гг. XIX в. сооружение дороги Петербург–Москва являлось величайшей стройкой, растянувшейся на многие сотни верст. Словно муравьи, ежедневно, зимой и летом, прокладывали полотно десятки тысяч людей со всех концов России, «Сперва приходилось бродить по колено в снегу, потом весной по колено в воде», – вспоминает А.И. Штукенберг. Но всех воодушевляла возможность дела и молодые силы все преодолевали[273].

Земляные работы на строительстве выполнялись вручную. Землекопы нанимались преимущественно из Витебской и Виленской губерний. Подрядчики нанимали их, заключая контракты с волостными правлениями или помещиками. Но иногда помещики сами являлись поставщиками рабочей силы, приводя на стройку своих собственных крестьян или крепостных от своих соседей. Один из помещиков, барон Клодт, привел артель в 1200 человек, другой, по фамилии Буйницкий, – в 1500 человек[274].

Кирка, лопата и лом являлись главными орудиями труда строителей. Грунты доставлялись с помощью конной тяги и ручных тачек, за исключением двух выемок на Валдайской возвышенности, где использовалась паровая техника. По рекомендации П.П. Мельникова, ведомство путей сообщения приобрело в США четыре паровых экскаватора и столько же паровых копров, доставленных в Россию майором Уистлером вместе с небольшим маневровым паровозом. Одновременно с покупкой этой техники Павел Петро-

вич разработал проект «землевозного вагона» для отвозки грунта по проложенным временным рельсам с конной тягой. По этому проекту за годы строительства было изготовлено 465 таких вагонов с чугунными колесами и свыше 10 тыс. рельсов длиной от 5,5 до 3,68 м, обеспечивавших круговое движение. Все это оборудование, т.е. экскаваторы, копры, вагоны и рельсы передали подрядчикам для разработки выемок. Но вскоре они отказались от экскаваторов и копров: ручной труд оказался дешевле. Все эти машины были проданы на уральские заводы Демидова. Идеи Мельникова о механизации работ не могли быть реализованы в крепостнической стране[275]. Но, несмотря ни на какие трудности, строительство дороги продвигалось вперед. «Велика была радость наша, – вспоминает А.И. Штукенберг, – когда, наконец, работы дошли до того, что стали укладывать рельсы. Это начали под Петербургом к Колпину в 1845 году и под Вышним Волочком к Твери в 1847 году».

Фронт работ расширился. При пересечении железной дороги с гужевой строились переезды, ставились шлагбаумы или проводились боковые дороги с переездов над рельсами по мосту-виадуку[276]. Строительство искусственных сооружений, железнодорожных станций, вокзалов, мостов, путепроводов, устройств водоснабжения, технических и жилых зданий и укладка верхнего пути велись одновременно с земляными работами[277].

Осенью 1848 г. для опытного рельсового пути между Вышним Волочком и Тверью в разобранном виде доставили на баржах по Волге, через Рыбинск, четыре паровоза с тендерами и несколько платформ и товарных вагонов. Для сборки подвижного состава на вышневолоцкой станции устроили временный цех. Собирали паровозы и вагоны русские рабочие под руководством американского механика Томсона под наблюдением инженера Трубникова[278].

Укладка рельсов на участках дороги ускоряла строительство, так как между двумя станциями пускались платформы с грузами и вагончики со строителями. Так, паровое движение на трассе впервые было открыто между Петербургом и Колпином в 1846 г., между Петербургом, Зудовом и Вышним Волочком и Тверью в 1849 г. Это были первые знаменательные победы строителей, и они встречали их громовым «ура»[279].

Основная масса рядовых строителей вербовалась из ближайших губерний на время с 1 мая по 1 ноября, большинство их буквально

голодали. Аванс, полагавшийся при заключении контракта, почти целиком получал помещик, отпустивший оброчных крестьян на заработки. В связи с этим крестьяне в первые месяцы работы (с 1 мая – авт.) имели в кармане в лучшем случае по одному рублю, впредь до нового аванса, который в большинстве случаев выдавался к Петрову дню, т.е. 29 июня[280].

Подрядчики были заинтересованы максимально использовать нанятых людей, поэтому назначали непомерно высокие нормы выработки. На земляных работах они доходили до кубической сажени в день, причем с отвозкой на значительное расстояние[281].

Как пишет А.Л. Соловьева, Петербурго-Московская железная дорога строилась методом жесточайшей эксплуатации ручного труда нескольких сотен тысяч крепостных крестьян и мастеровых. Если землекопы набирались преимущественно из белорусских губерний, то плотники и каменщики вербовались в центральных губерниях – Тверской, Калужской, Владимирской.

Крестьяне, пригоняемые партиями по 1–2 тыс. человек в глухие места строительства, попадали под полный произвол и невыносимый гнет эксплуатации. Условия работы на строительстве, узаконенные Урочным положением Главного управления путей сообщения и публичных зданий в 1836 г. были чудовищно тяжелыми. В погоне за прибылями подрядчики сокращали число рабочих за счет увеличения норм выработки, усиливая эксплуатацию труда бесправных рабочих-строителей[282].

В условиях изнурительного труда, беспощадной эксплуатации санитарное состояние рабочих при таком скоплении их, отмечал А.И. Штукенберг, не могло быть удовлетворительным. Вследствие этого многие заболевали тифом, гриппом, лихорадкой. Заболеваемость рабочих была более высокой на возвышенных местах, а также в выемках, где ветер продувал их насквозь[283].

Судя по жандармским документам, массовые заболевания и высокая смертность рабочих обусловливались не только тяжелым, непосильным трудом, но и недоброкачественной пищей. О масштабах заболеваний говорит такой факт, сообщаемый жандармами в Третье отделение: за четыре месяца, с 1 июля по 1 ноября 1844 г. число больных только у двух подрядчиков составило 4894 человека[284], что составляло до 15 % всех строителей дороги на тот период.

Положение больных усугублялось тем, что временные лазареты находились один от другого на расстоянии 60 верст, что не способствовало уменьшению числа заболеваний. Уже в первый месяц работ 1845 г., по данным жандармской полиции, заболело 656 человек. Осенью того года число больных было так велико, что лазареты далеко не вмещали их всех, тем более что год был неурожайным и резко ухудшилось питание рабочих, что, в свою очередь, расширило масштабы эпидемических заболеваний[285].

Сохранилось немало документов, свидетельствующих о катастрофическом положении строителей дороги. 20 октября 1844 г. жандармский полковник Витковский, осуществлявший надзор за рабочими Северной дирекции, сообщал начальнику Штаба жандармского корпуса генерал-лейтенанту Л.В. Дубельту, что во вверенном ему полицейском отделении на протяжении 114 верст от Петербурга до Чудова насчитывается 7500 рабочих, из которых свыше 6 тыс. поставлены подрядчиком, действительным статским советником бароном Ю.Ф. Корфом. Жандарм пишет, что с приближением срока окончания их работы, 1 ноября, значительная часть этих людей находится в крайне тяжелом положении. От них владельцем заключены с подрядчиком контракты на урочную работу, которую они отработать были не в состоянии. Контрактами этими представлено подрядчику делать с них вычеты за недоработки уроков, прогулы, содержание больных в лазаретах и выданную им одежду, так что при окончательном расчете они вместо получения денег останутся в большом долгу у подрядчика. В таком положении, продолжает полковник Витковский, окажутся преимущественно артели казенных крестьян Черниговской и Псковской губерний.

Витковский объективно описывает положение, сложившееся на этом участке стройки. Рабочие в артелях были связаны круговой порукой. Если кто-то заболевал, не выполнял дневной «урок» или не вышел на работу по той или иной причине, производились вычеты из заработка всей артели. За дни болезни с каждого удерживали по 10–15 коп. на харчи и 5 коп. на лекарства. «Время наступает холодное, – продолжает Витковский, – многие из рабочих не имеют теплого платья и обуви и, оставаясь в долгу по расчету, не могут оного требовать от подрядчика; между тем многим предстоит дальний путь к возвращению».

Сообщая о том, как обсчитывают рабочих, жандарм приводит ряд ухищрений больших и малых подрядчиков: 1) многие из крестьян находились на таких работах, в которых не могло быть кубического обмера земли, как между тем с них делается вычет за недоработок; 2) некоторым из них несправедливо записаны прогулы или больные дни и, наконец; 3) что им не объявлен расчет. Все это вызывало волнения рабочих и бегство их со стройки[286]. Причинами бегства, волнений чаще всего служили нарушение договоров, уменьшение расценок по сравнению с договором найма, ухудшение условий труда. Кроме того, в 50-х гг. XIX в., накануне крестьянской реформы, увеличились побеги крестьян из артелей, работавших на строительстве трассы, вызванные ширившимися слухами об объявлении воли.

Однако волнения рабочих в форме побегов со строительства колеи начались уже в первые годы их возведения, увеличиваясь год от года.

21 августа 1844 г. начальник жандармско-полицейского управления Петербурго-Московской железной дороги генерал-майор Э.А. Белосельский-Белозерский доносил П.А. Клейнмихелю о побегах крестьян со строительства дороги в июле–августе того года. В этом донесении он доводит до сведения главноуправлющего путями сообщения и публичными зданиями, что из бежавших возвращены 13 и 14 июня того же года Псковской губернии казенных крестьян 61 и 92 человека соответственно, которые назначены на работу в деревне Сябринице. Из 213 человек, бежавших с 5 на 6 августа при деревне Степановской, 100 возвращены из С.-Петербурга распоряжением министра внутренних дел, а остальные 113 человек почти все возвратились сами. Белосельский-Белозерский приводит общее число бежавших за месяц – 959 человек, из которых по всей линии возвращены 643, находятся в розыске 316[287].

Заставляя рабочих выполнять непосильные для них нормы, жандармские офицеры по требованиям подрядчиков прибегали к массовым поркам не выполнявших «уроки». В июне 1845 г. офицер корпуса жандармов, прикрепленный к дистанции, прапорщик Вроблевский, «удостоверясь в справедливости жалобы приказчика о неповиновении 728 рабочих при деревне Борки, собрал всех их и наказал 80 человек розгами, дав каждому по 80 ударов»[288].

Знали ли Мельников и Крафт о тяжелом положении рабочих? Да, знали. К Мельникову неоднократно поступали донесения об их недовольстве и жалобах. 8 декабря 1843 г. начальник четвертого участка Северной дирекции инженер В.И. Кирхнер сообщил ему о волнении государственных крестьян, работавших на пятой дистанции в связи со снижением поденной платы. Когда десятник Засурский по распоряжению приказчика барона Корфа Лядова объявил им об уменьшении цены на поденную работу, приказав согласным на такое снижение становиться для счета, прочим же разойтись, то крестьяне не разошлись и начали препятствовать становиться желающим поступить на работу. Засурский повторил им приказание. Тогда отставной солдат Карп Карпов погрозил ему топором и по его примеру все с криком «ура» бросились на Засурского и на заступившегося за него десятника Сидорова. Засурского, сообщает Кирхнер Мельникову, повалили и начали сталкивать с горы, а один из крестьян ударил его палкой по голове[289].

Подобные донесения поступали к Мельникову и раньше. В рапортах от 9 августа и 10 октября того же года тот же В.И. Кирхнер сообщал Павлу Петровичу о поступающих к нему жалобах крестьян на невыдачу им зарплаты за работу и самовольном уходе части их со строительных площадок[290].

Известно было Мельникову и Крафту, что тяжелое положение рядовых строителей заставляло их обращаться с жалобами как к ним самим, так и в различные правительственные инстанции. Так, мастеровые Южной дирекции обращались с подобными жалобами к московскому генерал-губернатору А.А. Закревскому 12 декабря 1850 г., когда уже строительство трассы завершалось. Генерал-губернатор сообщил Клейнмихелю о том, что три артели из крестьянских обществ Могилевской и Калужской губерний в числе более 400 человек, работавшие по контрактам, заключенным с подрядчиками по устройству земляного полотна, пришли к нему с жалобой на неправильный расчет их подрядчиками. Рабочие не только не получили причитающихся им денег, но даже не имеют средств к дневному прокормлению и к возвращению на родину.

«Бедственное положение рабочих, – констатирует А.А. Закревский, – не могло не обратить на себя моего внимания. Вникая в причины, я нахожу, что поводы к недоплатам и притеснению рабочих подрядчиками заключаются преимущественно в сущности са-

мих контрактов, и относить это исключительно к лени и нерадению рабочих, кои состоят под особым надзором, нельзя. Все пункты контрактов, ограждая пользу подрядчиков, почти ни в чем не обеспечивают рабочих…»

Генерал-губернатор признает необходимым упростить контракты, чтобы рабочие ясно понимали и свои обязанности и свои права. Для этого, по его мнению, полезно бы сделать правилом, чтобы плата рабочим производилась или сдельно, т.е. с кубической сажени, или за известное время без всяких затем вычетов, а с тем чтобы нерадение, леность и другие проступки наказывались полицейскими мерами, а не денежными вычетами[291].

Эксплуатация рабочих сверх всякой меры возмущала порой и жандармских офицеров. 21 июня 1852 г. Клейнмихель в своем отношении к главному начальнику Третьего отделении А.Ф. Орлову сообщал ему, что жандармские офицеры – полковник Прасолов и капитан Штейн, расследуя положение рабочих на строительстве уже Петербурго-Варшавской линии, требовали от подрядчиков уменьшения «уроков». По мнению же Клейнмихеля, они «отнюдь не более определенных силою самого контракта». Он потребовал, чтобы офицеры жандармерии не вмешивались в не свои дела. В связи с этим А.Ф. Орлов дал предписание названным офицерам: «На будущее время при исполнении возложенных обязанностей ограничиваться одними только наблюдениями и донесениями о том, что будет замечено, не входя никакие распоряжения»[292].

П.П. Мельников и Н.О. Крафт, зная о положении рабочих, пытались неоднократно заступаться за них. Но все эти попытки пресекались высшим руководством. Директор Департамента железных дорог К.И. Фишер в своем распоряжении от 5 ноября 1843 г. писал им: «Начальник дирекции должен строго держаться контракта, не входя в рассуждения, какими выгодными или невыгодными для себя средствами подрядчик исполнит подрядную работу»[293].

Руководитель дирекции при всем желании не мог в условиях крепостного права добиться улучшения положения рабочих. Наряды на строительные работы Департамент железных дорог заключал непосредственно с подрядчиками, минуя начальников дирекций и участков. Подрядчики не считались с ними и действовали по-своему. Но все же там, где Мельников и Крафт могли, они старались отстаивать права мастеровых, выступали против злоупотреблений

подрядчиков, дистанционных офицеров. В сентябре 1850 г. Крафт сообщал полицейскому управлению дороги: «У подрядчика Шарвина жестокое обращение, обсчеты, непосильные уроки, плохое питание. Близ Полукарпова рабочие объявили, что до первого августа говядина была так дурна, что в продолжение двух недель не могли оную употреблять в пищу, ели только один хлеб с квасом, и, наконец, что заслуженное жалованье не все получили».

Крафт был противником продажи на стройке спиртных напитков, постоянно защищал интересы рабочих, боролся с казнокрадством и очковтирательством[294].

В ряде случаев Мельникову все же удавалось заступиться за рабочих. Об одном из таких случаев рассказывает герценовский «Колокол» в публикации 1866 г. по истории строительства дороги Петербург–Москва. Однажды, говорится в статье, ремонтный подрядчик дурно рассчитал своих рабочих и они пошли с жалобою к Мельникову, когда тот находился на своей даче близ станции Любань. В двух верстах была дача генерал-майора А.А. Серебрякова. Мастеровые рассказали Павлу Петровичу, что они около двух месяцев, числясь по строительству дороги, работали на серебряковской даче, но денег за это не получили ни от подрядчика, ни от генерала. После вмешательства Мельникова рабочих удовлетворили выплатою заработанных ими денег»[295].

* * *

Бичом стройки являлись коррупция и массовое взяточничество. «Все земляные работы по строящейся колее Петербург–Москва попали в руки одного подрядчика И.М. Кузмина, его товарищ Шарвин, имя которого было гарантией некоей справедливости для правительства, – вспоминает В.А. Панаев, – внезапно умер»[296].

От поборов, взяточничества страдали и подрядчики: им также приходилось давать взятки более высокому петербургскому начальству. Так что коррупция была многослойной, ведущей к разорению и подрядчиков, а те, в свою очередь, выжимали последние силы из рабочих, чтобы свести концы с концами и остаться с барышом, что выходило не всегда. Так, на строительстве дороги потерял все свое состояние И.М. Кузмин, лишившийся со смертью Шарвина его связей с «нужными» людьми в столице. Он разорился и умер в бедности, оставив своим компаньонам Иконникову и

Ненюкову и семье судебные процессы по долгам, которые, по словам А.И. Штукенберга, не были окончены еще в 1883 г.[297].

Жандармский генерал Л.В. Дубельт записал в дневнике 21 марта 1852 г. о том, что беспрерывно получаются сведения, что офицеры путей сообщения бессовестно пользуются незаконными доходами при Московской железной дороге. Вся тайна жалоб крестьян состоит в том, что офицеры не выдают подрядчикам квитанций без того, чтобы не заплатить им за их выдачу. Требования их иногда так неумеренны, что подрядчики не в состоянии исполнить оных, и потому квитанции выдаются по прошествии многого времени, а между тем рабочий народ остается без удовлетворения. Графу Клейнмихелю несколько раз об этом докладывали, и он всегда отвечал: «Докажите!»

В дневнике Дубельта, полный вариант которого опубликован в 90-е гг. XX в., приводится множество и других случаев мздоимства, взяточничества на строительстве дороги. При этом по дневнику «лукавого генерала», так называли умного и хитрого Дубельта, чувствуется, что он понимает – рыльце у Клейнмихеля, образно говоря, в пушку, хотя жандарм прямо и не называет его взяточником. Но намеки столь ясны, что, как говорится, комментарии не требуются. На графа Клейнмихеля, продолжает Дубельт, слышны беспрерывные жалобы. Теперь жалуется на него подрядчик Иконников. Ему должно получить за работу по железной дороге 3 млн 500 тыс. руб. серебром, из которых на 1 млн 500 тыс. руб. серебром квитанции уже утверждены и представлены, но он не получил ни копейки. Иконникову не платят за мосты, по которым ездят уже полтора года, под странным предлогом, что на те мосты сметы еще не сделаны. Шесть подрядчиков совершенно разорены и умерли в нищете и отчаянии. Далее Дубельт говорит о масштабах взяточничества: никто не может получить платы, кроме как с уступкой 50 коп. с рубля дистанционным офицерам. Недостатку у Клейнмихеля 14 млн, но он не смеет о том доложить государю[298].

Взяточничество Клейнмихеля процветало не только на железной дороге, но и на строительстве гужевых путей. Тот же Дубельт записывает в дневнике 15 марта 1852 г., что Управление путями сообщения прежде начала работ требует всегда огромные капиталы из Государственного казначейства, кладет их в Коммерческий банк и процентов нигде в приходе не показывает.

Дубельт пишет, что постройка шоссе от Орла до Рославля была отдана подрядчику Гуюсу, ибо он заведует делами графа Клейнмихеля. Сумма такая огромная, что будто бы сам Гуюс уступил из нее 2 млн руб. серебром.

21 февраля 1852 г. Дубельт вновь записал в дневнике: «Граф Клейнмихель чрезвычайно огорчен: на него подал жалобу статский советник Лярский, будто бы ему не платят денег за произведенные работы на шоссе». Николай I, по словам автора дневника, изволил давать веру жалобам Лярского, но не совсем оправданиям или объяснениям графа Клейнмихеля. Это его так расстроило, что он даже объявляет, что хочет оставить службу.

О том, что Клейнмихель нечист на руку, Дубельт в дневнике возвращается не раз. 25 февраля 1852 г. он записал, что тайный советник Заика, директор Канцелярии главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями, в большой тревоге рассказывал ему, что «граф Клейнмихель не будет в состоянии дать отчет в огромных суммах им по его управлению израсходованных, что эти суммы от заимствования одной для других совершенно посторонних предметов так перепутаны, что едва ли будет возможным их распутать и привести в ясность».

18 марта 1852 г. Новая запись в дневнике Дубельта: «Господи! Какая всеобщая обнаруживается ненависть к графу Клейнмихелю! И стар и млад, и мужчины, и женщины, все радуются огорчению, которому он подвергся по делу Лярского. Кровопийцей называют его и не верят счастью, что свойства его обнаруживаются».

О подлинной вакханалии расточительства казенных средств Клейнмихелем и близкими к нему людьми, о грабеже рабочих писали и многие другие современники, кроме упомянутых нами выше. В одной эпиграмме на Клейнмихеля говорится:

> Невежда в технике, я грабить позволяю
> Без совести, без меры, без пощады
> всем, кто передо мной иль ползал, иль молчал,
> Ругательства встречая, как награды[299].

Видя огромный размах коррупции, эксплуатации несчастных строителей, Мельников, как одну из мер по пресечению беззакония, в сентябре 1846 г. составил записку о предупреждении притеснения рабочих при расчетах за работы по устройству земляного

полотна, послав ее в Главное управление путей сообщения и публичных зданий. В ней Павел Петрович полагал в качестве главных мер следующее:

1) чтобы каждому рабочему, заключившему контракт, была выдана по прибытии его на место работы книжка, в которую вписывались бы на заглавном листе имя и фамилия рабочего и главные статьи найма, как-то: цена, требуемая степень выработки, основание и вычеты, которым рабочий подвергнется;

2) чтобы в этой книжке вписывались ежедневно конторою подрядчика: сколько рабочий выработал и какой с него следует вычет за какой-либо из предметов, по коим он вычетам подвергнется, а также вписывались бы сделанные ему выдачи деньгами, обувью или одеждою, и по окончании работы всякий день были бы объявляемы рабочим, что вписано в книги;

3) чтобы по истечение недели, т.е. в субботу и в воскресенье, начальник дистанции осматривал книги выработок, опрашивал бы рабочих, приказывал изменить вычеты, сделанные неправильно и скреплял бы книгу своею подписью. В случае же затруднения разрешить претензию рабочих на сделанные с них вычеты за недоработки офицер жандармской полиции приглашал бы инженера – начальника дистанции, которое можно сделать тем положительнее, что сомнение будет относиться к работе за несколько дней производившейся[300].

Однако предложение руководителя Северной дирекции не было даже рассмотрено в ведомстве путей сообщения. И не случайно. Классовая борьба рабочих была еще на недостаточно масштабном уровне. Павел Петрович опередил свое время на четыре десятка лет. Подобные или близкие предлагаемым им расчетные книжки начали выдавать рабочим лишь после знаменитой Орехово-Зуевской стачки 1885 г., когда правительство приняло закон о штрафах и введении расчетных книжек[301].

Гуманное отношение Мельникова к людям было известно рабочим, что создало ему имидж народного заступника, близкого к образу некрасовского Гриши Добросклонова. Правда, чахотка и Сибирь Мельникова не ждали. Павел Петрович не был революционным демократом вроде Белинского, Чернышевского, Герцена, скорее, он являлся либеральным технократом. Этого типа людей ой как не хватало стране! И неизвестно, кто ей был нужнее – рево-

люционеры или технократы. Как тут не вспомнить А.И. Солженицына, как-то сказавшего в одном из своих произведений, что для России было бы благотворнее, если бы В.И. Ленин вместо партии создал бы союз инженеров. Но история распорядилась по-иному.

Молва о Мельникове как правдолюбце, защитнике интересов рабочих шла по всей Северной дирекции. Люди шли к нему с жалобами, за советами. Все это вызывало кривые ухмылки Клейнмихеля и скрытое недовольство жандармских чинов.

Мельников был в хороших отношениях не только с рядовыми строителями дороги, но и с крестьянством окрестных сел, откуда нередко приходили наниматься на стройку. Об одном таком случае рассказывает знаменитый путешественник П.П. Семенов-Тянь-Шанский. В 1847 г. он и его спутники были в этих местах в экспедиции, проводили ботанические исследования и едва не стали жертвой бессудной расправы озлобленных крестьян. Как известно, в рассматриваемое время в ряде регионов России свирепствовала холера и невежественные крестьяне во всех незнакомых людях видели «отравителей» колодцев, ручьев и рек, избивали, а то и убивали их. Задержанным толпой путешественникам грозила суровая расправа, однако Семенов-Тянь-Шанский не растерялся: он прочел им опубликованное царское повеление не допускать крестьянам подобных расправ и попросил их отвести их к какому-нибудь начальству, чтобы оно проверило документы путешественников. Крестьяне заявили, что староста у них неграмотный, но недалеко от села есть большое начальство – генерал, который живет здесь уже второй год и строит железную дорогу. «Мы очень обрадовались, – продолжает рассказ Семенов-Тянь-Шанский, – и попросили тотчас отвести нас к этому генералу. Временно выстроенный дом его находился на берегу Волхова, несколько в стороне от селений. Пришли мы в это время, как генерал только что оканчивал обед со своими гостями, соседними помещиками; генерал вышел на балкон навстречу многочисленной толпе народа, шедшей с нами. Он был высокого роста, плотного сложения и с умным и добрым выражением лица». Это был строитель северной половины московского железнодорожного пути, продолжает повествование автор, инженер, генерал-майор Мельников. Выслушав наши объяснения, он обратился к толпе с чрезвычайно убедительной

и красивой по своей простоте речью, объяснив ту пользу, которую могут принести всем подобные путешественники. Что касается до их подозрений об отраве рек и источников, то Мельников спросил у толпы, почему они не подозревают в такой отраве его инженеров, ходящих по берегу Волхова ежедневно и нередко имеющих свои личные счеты со здешними жителями, на которых они сердиты за то и другое. Меж тем как эти путешественники, не зная никого из здешних обывателей, не могут желать им никакого зла. Притом же отравить текущую воду, продолжал он, нет никакой возможности, потому что она ежеминутно меняется. Толпа успокоилась и разошлась. Местный холерный бунт был усмирен, а путешественники поторопились уйти своей дорогой[302].

9. «ВЕСЕЛИТСЯ И ЛИКУЕТ НАШ НАРОД...»

Этими поэтическими строчками из стихотворения Н. Кукольника, сочиненного в 40-е гг. XIX в. и ставшими словами популярного романса М. Глинки из цикла «Прощание с Петербургом», начнем раздел о том, как прогрессивная Россия, включая и лучших людей из народа, встретила строительство железных дорог в стране.

Появление подобных дорог приветствовал в 30-е гг. XIX в. А.С. Пушкин, знавший о железных дорогах в Англии и других европейских странах. Он сожалел, что их пока нет в России. В письме к приятелю, поэту и прозаику П.А. Вяземскому, Пушкин писал, что, «…когда воображаю Лондон, чугунные дороги, паровые корабли, то мое глухое Михайловское наводит на меня тоску»[303]. В письме к прозаику В.Ф. Одоевскому, одному из первых русских писателей-фантастов, в конце 1836 г. Пушкин высказывался, за железные дороги, одобряя необходимость строительства дороги Петербург–Царское Село. Но он был против ее возведения за счет казны: «По моему мнению, – писал поэт, – правительству вовсе не нужно вмешиваться в проект этого Герстнера. Россия не может бросить 3 000 000 на попытку. Дело о новой дороге касается частных людей: пускай они и хлопочут. Все, что можно им обещать, так это привилегию на 12–15 лет...»[304].

В этом письме Пушкин касается даже ряда деталей будущих железных дорог в России, например о возможном заносе колеи снегом. «Для сего, – считает он, – должна быть выдумана новая машина, во чтобы то ни стало. О высылке народа или о найме работников для сметания снега нечего и думать: это нелепость»[305].

К сожалению, поэт не дожил нескольких месяцев до пуска Царскосельской дороги, но другой великий поэт России – М.Ю. Лермонтов – уже был в числе ее пассажиров[306]. В конце 30-х гг. XIX в. он служил в лейб-гусарах в Царском Селе[307] и не мог не видеть эту дорогу, а то и пользоваться ею; билет до Петербурга стоил несколько меньше, чем в дилижансе, а время добраться до столицы сокращалось минимум вдвое-втрое.

За постройкой вокзала Петербурго-Московской железной дороги в конце 40-х гг. с жадным вниманием и сочувствием следил смертельно больной литературный критик В.Г. Белинский, живший тогда на берегу Лиговки близ Невского проспекта в небольшом деревянном доме, выходящим окнами на строящееся здание вокзала[308]. Ф.М. Достоевский вспоминает, что он однажды встретил Виссариона Григорьевича у Знаменской церкви и тот сказал ему: «Я часто захожу заглянуть, как идет постройка вокзала железной дороги. Хоть тем сердце отведу, что постою и посмотрю на работу; наконец-то и у нас будет хоть одна железная дорога. Вы не поверите, как эта мысль облегчает мне иногда сердце»[309].

В.Г. Белинский упоминает о необходимости строительства железных дорог и в своих статьях. Он полагал важным введение парового транспорта не только для современной России, но и будущего страны, считая его великой победой над пространством и временем[310].

Сторонником железных дорог был и такой видный прозаик и публицист, революционный демократ А.И. Герцен, но он полагал, что в первую очередь от этого выиграет самодержавие. В статье 1842 г. «Москва и Петербург» Герцен иронически писал: «Пророчат теперь железную дорогу между Москвой и Петербургом. Давай Бог! Чрез этот канал Петербург и Москва взойдут под один уровень, и, наверное, в Петербурге будет дешевле икра, а в Москве двумя днями раньше будут узнавать, какие номера иностранных журналов запрещены. И то дело!»[311]

И подобных писательских, журналистских и инженерных благоприятных откликов на строительство дорог можно привести немало. Прогрессивная Россия была за них, понимая, что с такими дорогами можно быстрее и благоприятнее въехать в желаемое ими будущее, просвещать людей, лучше и богаче делать их жизнь. Вот как откликнулись ежедневные «Санкт-Петербургские ведомости» на открытие П.П. Мельниковым пассажирского движения на участке между Петербургом и Колпино: «Могучий паровоз в 70 сил на восьми колесах... преодолевает расстояние с поездом от С.-Петербурга до Колпина за 45 минут». Стоимость билета в открытых вагонах составляла 25 коп., в закрытых – 50 коп. и в экипажах – 57 коп. серебром. Это был первый опытный участок, позднее продолженный до станции Чудово. Такой же опытный участок был сдан в

эксплуатацию в октябре 1849 г. между Вышним Волочком и Тверью, куда по Мариинской водной системе, как уже сказано выше, были доставлены в разобранном виде паровозы и вагоны[312].

Патриархально настроенный люд первое время с недоверием и страхом относился к новому средству сообщения. Бывали случаи, что остановленные у переездов через рельсы крестьяне крестили приближавшийся локомотив, считая его движимым нечистой силой. Для обращения этих страхов в более веселое настроение в первые месяцы впереди локомотива устраивался заводной органчик, который играл какой-нибудь популярный мотив[313].

Чем больше вырисовывались контуры железной дороги, по отдельным участкам которой уже ходили поезда, тем сильнее был интерес к ней Николая I. 2 августа 1850 г. за обедом в царской столовой император спросил у Клейнмихеля, когда же он провезет его в Москву по железной дороге. На этот вопрос тот не задумываясь ответил: «На будущий год на коронование Вашего Величества». За столом находился и Мельников, однако Клейнмихель не спросил у него в тот момент ничего, а после обеда позвал Павла Петровича в кабинет и сказал:

– Вы слышали мой ответ государю?

– Слышал, – ответил Мельников, – но это немыслимо!

– Вы слышали, и это должно быть и будет!

Времени до обещания Клейнмихеля царю оставалось мало. Никакие распоряжения, могущие ускорить работы в течение предстоящего сезона, пишет В.А. Панаев, были невозможны. В конце сентября уже нельзя было дополнительно нанимать рабочих, и даже если бы такая возможность появилась, т.е. если бы они были наняты, то пришли бы на трассу в половине октября и могли бы проработать с трудом не более двух недель. Оставалось подумать о работах зимой. В песчаных грунтах это еще дело возможное, но в глинистых земляная работа в этот период почти невозможна[314]. Приходилось искать внутренние резервы ускорения дела.

Весной 1851 г. работы велись ускоренным методом. На стройку пришло немало женщин. Трудились почти от зари до зари. Мужчины рыли землю сошниками, а женщины относили ее подальше от выемок – кто в мешках, кто в рогожах, кто в фартуке, а кто и даже просто в подоле[315].

В первых числах августа 1851 г. все основные работы по сооружению железной дороги, за исключением отделки откосов и постройки станционных зданий 3-го и 4-го класса, были завершены[316]. Их удалось выполнить к обещанному Клейнмихелем царю сроку благодаря смекалке инженеров, введению дополнительных урочных работ[317]. 15 августа 1851 г., к юбилейным коронационным торжествам, началась переброска войск из Петербурга в Москву.

Еще задолго до официального открытия дороги Николай I утвердил расписание передвижения по ней рекрутов, составленное управлением Военного министерства. В рассылаемых военным губернаторам инструкциях по поводу предстоящего 9-го частичного набора военный министр писал: «Хотя следование партий рекрут, собираемых в сем году, начнется и ранее срока открытия железной дороги, однако многие из них могут достигнуть оной ко времени ее открытия, а потому распоряжение о направлении военных партий необходимо сделать ныне же и именно при составлении маршрутов».

5 августа 1851 г. по железной дороге из Петербурга в Москву было перевезено по два батальона Преображенского и Семеновского полков[318].

Для П.П. Мельникова это были самые беспокойные дни. Готовился проезд императорского поезда, но дорогу нельзя было считать построенной. В последнем году перед ее пуском были сделаны наспех многие насыпи до трех и более саженей в высоту и поэтому они ежедневно оседали, а в некоторых болотистых местах образовались даже провалы. Рельсы зачастую были проложены наскоро и только в один путь. Водоснабжение местами было неполное или во временных приспособлениях. Телеграфа по линии не имелось. Не было никакой организации для наблюдения за дорогою и по ее ремонту. К тому же едва ли было подготовлено десятка полтора машинистов[319].

Николай I же готовился проехать по всей дороге с комиссией по ее приемке. Сам он выступал в роли главного приемщика трассы, построенной за счет казны. Гнев его в случае непорядка был известен всем – могло достаться и правому, и виноватому.

И вот царский поезд тронулся в путь. Император считал долгом побывать под всеми видными мостами, осмотреть все насыпи

и постройки дороги[320]. Его сопровождали Клейнмихель, Мельников, многие видные генералы, сановники. В отдельном вагоне размещались императрица и царские сыновья.

Поезд часто останавливался – царь и его свита выходили из вагонов и осматривали дорогу, ее искусственные сооружения, станции. И необходимо отдать должное Николаю – как инженер, он понимал толк во многом.

Самым выдающимся сооружением на железной дороге был уже упомянутый мост через Веребью, имевший 25 саженей высоту и 275 саженей длины, построенный под руководством Д.И. Журавского по особой американской системе. Подобного сооружения не было тогда ни в Европе, ни в Америке. Этим мостом перед императором хотели блеснуть и Клейнмихель и Мельников и поэтому на мосту через Веребью была назначена остановка, особенно продолжительная в сравнении с другими. Чтобы видеть всю грандиозность сооружения, надо было спуститься в долину речки Веребьи. Все приготовлено для осмотра его царем. И вот поезд остановился. Николай по специальной лестнице спустился вниз, прошел поперек всю долину и таким образом увидел картину моста во всем его блеске. Мост, только что оконченный, был, конечно, превосходно окрашен, все блестело[321]. На такой высоте снизу он казался тканью из паутины.

Император дал распоряжение, чтобы поезд тронулся, и, пройдя медленно мост, остановился в его конце. Тут и случился тот казус, о котором упоминают многие строители дороги. Мост был в наклонном положении, поднимаясь к Москве. Когда Мельников дал условленный знак, поезд тронулся, но, к большому его удивлению, дойдя с трудом до половины моста, остановился, а потом быстро покатился назад. «Наблюдая снизу, – вспоминает Павел Петрович, – я вижу, что остановивший поезд у начала моста машинист усиливает топку, запирает предохранительные клапаны и, набравши до такой степени сильного пара, что оный с ревом выходил из трубы, поезд ринулся вперед с огромной скоростью, но, пробежав несколько за половину моста, снова останавливается, машина работает на месте, так что все сооружение содрогается и из-под колес сыплются искры». Николай I побледнел от негодования и страха, так как в вагонах оставались императрица и великие княжны-дочери. «Что это значит», – сказал он грозно Мельникову. Клейнми-

хель как-то съежился и стал сразу незаметным. Также не понимая в чем дело, тем более что поезд уже прошел по тому же подъему около восьми верст, – Павел Петрович стремительно взбежал по лестнице вверх и бросился к машинисту. Тот в исступлении сбрасывает с себя шапку на землю и показывает Мельникову, что рельсы на мосту вымазаны масляной краской. Оказалось, что офицер, непосредственно строивший мост, отличный во всех отношениях инженер, по словам Мельникова, будучи предупрежден, что царь будет осматривать его работу, захотел щегольнуть и для большего эффекта вздумал окрасить ржавые рельсы, не сообразив о том, что уменьшает этим трение, он вместе с тем уничтожил сцепление ведущих колес с рельсами. Мельников приказал столпившимся нескольким тысячам рабочих посыпать рельсы песком. В несколько минут на пространстве полверсты рельсы были покрыты тонким слоем песка. Павел Петрович побежал вниз, чтобы доложить императору, в чем дело. Но поезд на глазах у них уже тронулся, миновав злополучный мост[322].

Ввиду частых остановок по распоряжению Николая I состав пришел в Москву с опозданием в четыре часа. Московский люд уже волновался: не произошло ли крушение поезда. Как пишет придворный историк М.А. Корф, в самой Москве из-за позднего прихода поезда родилась страшная суматоха. Толпа вообразила, что случилось какое-нибудь несчастье. Стали кричать: «Нет государя; уходили его злодеи!» Шум все возрастал и принимал почти размеры бунта, как, наконец, в 11 часов появился поезд. Тогда не было предела восторгу.

Выйдя из вагона, Николай I, ввиду всех перекрестясь и обняв Клейнмихеля, направился прямо к часовне Иверской иконы Божией Матери и приехал в Кремлевский дворец уже в первом часу ночи[323].

Как вспоминает П.П. Мельников, он чувствовал себя до того утомленным от стояния на локомотиве большую часть пути в Москву, от волнения и бессонной ночи, что решительно не чувствовал под собою ног и, не откланявшись императору и не увидев даже Клейнмихеля, поспешил к приятелю – отставному генералу Плещееву, жившему довольно далеко от вокзала, на Тверской, близ Английского клуба. «Дорогой я долго еще слышал, – продолжает мемуарист, – народное «ура», провожавшее государя до самого

Дворца. Напившись наскоро чаю, я завалился спать и непробудным сном проспал 20 часов. Уже пора было приниматься за вечерний чай, когда я с трудом проснулся»[324].

И вновь все лавры строителя дороги достались не Мельникову и Крафту, не десяткам инженеров и сотням тысяч строителей, а Клейнмихелю. Николай I начал благодарить его еще задолго до коронационной поездки. Когда были состыкованы участки Северной и Южной дирекций, осенью 1850 г. он впервые лично проехал по трассе и остался доволен работами. Об этом говорит его письмо Клейнмихелю от 1 ноября того года: «Граф Петр Андреевич! Настоящее путешествие мое я начал с С.-Петербургской железной дороги, проехал по Северной дирекции оной от С.-Петербурга до с. Чудова, а по Южной – от Вышнего Волочка до д. Кольцово, за Тверь. К искреннему моему удовольствию, дороги эти найдены мною, в отношении превосходного устройства, изящности отделки, исправности содержания и примерного порядка, в виде состояния, превосходящем мои ожидания»[325].

Теперь же, после коронационной поездки, все повторилось вновь: Клейнмихель оставался главным героем события. А.А. Бобринский передавал П.П. Мельникову нечаянно услышанный разговор между Николаем I и Клейнмихелем. Не замечая присутствия Бобринского, на предложение царя указать ему лиц, достойных награды за успешную постройку дороги, Клейнмихель нагло ответил, что «ему представить некого, что он должен был все делать сам, не находя ни в ком помощников, что хотя главные строители (т.е. Мельников, Крафт, Липин, Журавский – авт.) – довольно знающие люди, но по неопытности в работе они делали ему много хлопот»[326].

Николай поступил по совету Клейнмихеля. Мельникову и Крафту были даны скромные ордена – Св. Анны. Причем Мельникову даже урезали жалованье. Несколько скромных знаков отличия и чинов раздали старшим путейским офицерам, участвовавшим в строительстве. О десятках же тысяч простых русских людей, вынесших на своих плечах эту гигантскую стройку, разумеется, никто даже не вспомнил[327].

* * *

Петербурго-Московская магистраль достраивалась и выходила на заданные параметры работы. Регулярное движение по ней от-

крылось 1 ноября 1851 г. В тот период эта дорога протяженностью в 656 км была самой длинной и самой совершенной в техническом отношении железной дорогой в Европе[328].

Мемуаристы и периодическая печать запечатлели день, когда впервые дорога приняла обычных пассажиров. Уже накануне первой поездки, пишет М.А. Корф, за требованием билетов явилось до полутора тысяч человек, но большинству было отказано: поезд брал не более трехсот пассажиров[329]. Вот как описывала газета «Северная пчела» тот необыкновенный день 1 ноября: «С утра большое число публики столпилось перед станцией и наполнило обширные ее сени. В одном отделении записывали виды проезжающих, в другом продавали билеты на проезд, в третьем – принимался багаж пассажиров... Получив билет, пассажир входит в просторные сени, где ожидает времени отправления. В вагонах первого класса устроены для пассажиров покойные кресла, в которых можно и растянуться и уснуть. Вагоны второго класса уступают первым только изяществом отделки, а не удобством: просторно, светло, уютно. Но всего достойнее замечания вагоны третьего класса, назначенные для простого народа. Вагоны просторные; скамьи снабжены спинками»[330].

Интересные детали пассажирских поездов того времени приводит мемуарист А.Ф. Кони. Вагоны Петербурго-Московской дороги, пишет он, не имели отдельных купе и женских отделений. Билеты представляли длинный лоскут бумаги с наименованием станций. Кондукторы носили военную форму и особые каски. Перед отправлением поезда звонили три раза, затем наступало томительное молчание, раздавался зычный голос обер-кондуктора «Готово!», за ним следовал свисток, поезд дергался для испытания трудоспособности локомотива и двигался наконец в путь. На станции Бологое, продолжает Кони, сходились поезда, идущие с противоположных концов, и это давало, благодаря загадочным надписям на дверях «Петербургский поезд» и «Московский поезд» повод к разным недоразумениям комического характера.

Движение было сравнительно медленным: почтовый поезд шел тридцать часов, причем всех интересовал и тревожил переезд по Веребьинскому мосту, перекинутому через речку на очень большой высоте и покоившемуся на сложных деревянных устоях.

Вскоре, по словам Л.В. Дубельта, начались беспрерывные жалобы на начальство Московской железной дороги. 5 марта 1852 г.

он записал в дневнике: «На пути пассажиров не принимают, дурно кормят, вагоны протекают...» Все это побудило Николая I послать доверенное лицо, чтобы узнать о степени справедливости жалоб. Но чтобы мысль, что император не доверяет Клейнмихелю, не посещала последнего для проверки жалоб был послан самый близкий к нему человек, его племянник генерал-адъютант Н.А. Огарев.

Однако воровство Клейнмихеля не прекратилось и в последующие годы. 24 августа 1853 г. Дубельт записал в дневнике: «В правлении Московской железной дороги нет денег, а между тем многим должно платить». По случаю отъезда Николая I в Москву Клейнмихель призвал к себе подчиненных и сказал им: «Смотрите, употребите наистрожайшие меры, чтобы во время проезда Его Величества не было жалоб». – «Да что же нам делать?» – отвечали они. На это граф им возразил: «Убью вас, ежели будут жалобы»[331].

Несмотря на все трудности, оборот Петербурго-Московской железной дороги быстро рос. Уже в 1853 г. по ней было перевезено до 15 млн пудов грузов и более 850 тыс. пассажиров. В следующем году было превезено 12 млн пудов клади и 890 тыс. пассажиров. В 1855 г. соответственно 18 млн пудов грузов и 885 тыс. пассажиров. Причем из числа пассажиров свыше 60 % составляли люди из низших сословий[332]. Так что железнодорожный транспорт органически входил в жизнь страны.

Соответственно росли и скорости движения поездов. 1 сентября 1853 г. на этой дороге был установлен один из мировых рекордов скорости. Весь путь между обеими столицами был пройден пассажирским составом за 12 часов, из которых 10 часов 40 минут были затрачены на езду, а 1 час 20 минут на остановки, заправку водой и топливом. Средняя скорость составила 60,4 км/ч[333].

Многие мемуаристы и исследователи считают, что Петербурго-Московская железная дорога оказалась слишком затратной. Называют общую стоимость ее постройки в 72 млн руб. серебром, что почти вдвое превысило проектные расчеты. Любопытную запись по этому поводу сделал в своем дневнике Л.В. Дубельт: «По словам графа Клейнмихеля, на построение Московской железной дороги ему выдано от правительства 66 880 000 рублей серебром. Дорога эта будет приносить ежегодного дохода 7 200 000 рублей серебром, из коих граф Клейнмихель будет удерживать 3 200 000… на текущие расходы и на составление запасного ка-

питала, а 4 000 000 рублей… будет отсылать ежегодно в государственный сундук».

Но и сделано было для сооружения дорог гораздо больше, чем предполагалось. По исчислениям А.И. Штукенберга, на строительстве было осуществлено почти вдвое больше земляных работ – 97 млн кубических метров, тогда как рассчитывали вначале выполнить 50,5 млн кубических метров[334]. Некоторые мемуаристы высказывают мнение, что столь значительные затраты объясняются невежеством Клейнмихеля. Будь он, мол, не строгим и исполнительным только военным генералом, а настоящим инженером-министром, писал один из современников постройки дороги, то на те суммы, которые она стоила, было бы возможным довести ее не до Москвы, а до Черного и Азовского морей. Но этого сделано не было[335].

В качестве заключения следует еще раз отметить, что Петербурго-Московская магистраль представляла собой одно из самых выдающихся инженерных сооружений первой половины XIX в. Она поражала иностранных специалистов своей прямизной, сложностью возведенных на ней искусственных сооружений и возможностью езды с высокими скоростями. В процессе сооружения этой дороги сложилась отечественная школа строителей железнодорожных линий, мостов, путепроводов, станций и вокзалов. И многие понимали, что ее основателем и главным строителем является П.П. Мельников. Об этом пишет и неоднократно упоминаемый и цитируемый нами В.А. Панаев, работавший на сооружении дороги, а затем 10 лет служивший на ней. Он отмечал, что успешное строительство колеи «доказывает силу – П.П. Мельникова, а равно и основательное образование инженеров, дававшееся до того времени в Институте Корпуса инженеров путей сообщения»[336].

10. НОВЫЕ ПРОЕКТЫ СТАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ. КРЫМСКАЯ ВОЙНА. ЦАРСТВОВАНИЕ АЛЕКСАНДРА II. НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

После окончания строительства железной дороги Петербург–Москва и начала ее успешной эксплуатации П.П. Мельников, вдохновленный таким выдающимся событием, победой русской железнодорожной науки и техники, разрабатывает планы строительства новых железнодорожных линий. Еще в 1844 г., когда только приступили к сооружению колеи между двумя столицами, Павел Петрович разработал проект строительства сети железных дорог общей протяженностью в 3200 верст. В нем предусматривалось устройство рельсовых путей от Москвы к портам Черного моря и в Донбасс. «Но, – вспоминал он позднее, – по недостатку доверия в Главном управлении путей сообщения к железнодорожному делу проекту этому не было дано дальнейшего хода»[337].

По другому проекту Мельникова, поданному в правительство в конце 40-х гг. XIX в., намечалось возведение железнодорожных линий к Черному и Балтийскому морям, к Волге до Нижнего Новгорода и Саратова и на запад до Варшавы общей длиной также свыше 3 тыс. верст. Николай I рассмотрел этот проект, но в целом отверг его. Руководствуясь чисто военными соображениями, он утвердил лишь строительство стратегической Петербурго-Варшавской магистрали протяженностью в 1200 верст[338].

В феврале 1851 г. царь распорядился о начале сооружения этой дороги за счет государственных средств. Как считали многие современники, особой нужды в ней не было. Но император, озабоченный событиями в Европе, распорядился строить Варшавскую магистраль немедленно: «В случае внезапной войны, – говорил он, – при теперешней общей сети железных дорог в Европе, Варшава, а оттуда и весь наш западный край могут быть наводнены неприятельскими войсками прежде, чем наши успеют дойти из Петербурга до Луги»[339].

Нельзя отрицать известной правоты Николая, он мыслил общегосударственными политическими установками. К тому же дорога должна была проходить по многим важным городам – через Гатчину, Лугу, Псков, Остров, Двинск, Вильно, Гродно, Белосток. Технические ее параметры брались близкими к колее между столицами. Первоначально все линии Варшавской дороги были запроектированы одноколейными, строились по упрощенной схеме. Интересно отметить, что в начале 50-х гг. XIX в. Николай уже подозревал Клейнмихеля в воровстве. Об этом свидетельствует запись в дневнике Л.В. Дубельта о том, что император потребовал от графа Клейнмихеля контракты, которые заключены для сооружения железной дороги в Варшаву. «Граф Клейнмихель этим огорчился и говорит, что он потерял доверенность Его Величества».

Строить дорогу намеревались ускоренными темпами. Об этом пишет фрейлина Двора А.О. Смирнова-Россет. Наместник в Польше фельдмаршал И.Ф. Паскевич, близкий друг Николая I, которого он любовно называл отцом-командиром (служил в молодости под его началом) говорил фрейлине: «Через два года она будет готова. Пруссаки идут нам навстречу, австрийцы тоже подвигают эту линию, в два года она откроется».

Для Варшавской железной дороги были заказаны в Англии чугунные мосты. Когда началась война с турками, графу Нессельроде, министру иностранных дел, было приказано спросить английское правительство, будут ли эти заказы исправно выполняться, если последует разрыв отношений между Англией и Россией[340]. Естественно, что конструкции мостов перестали поступать с началом Крымской войны.

По ряду причин сооружение дороги задерживалось. К ноябрю 1853 г. на территории России закончили прокладку ее только до Гатчины (41 верста), что обошлось казне в 18 млн руб. серебром. Успешнее шло строительство колеи в Польше. Там до Крымской войны наскоро было проложено свыше 300 верст, но эти версты никак не были соединены с Россией. С началом же войны прокладка трассы вообще прекратилась[341].

В Европе назревали события, ведущие к созданию международной коалиции против России и к войне с ней. П.П. Мельников, как никто другой, понимал роль путей сообщения, особенно железных дорог в случае военного конфликта с западными державами.

Огромные расстояния страны при ее бездорожье не давали возможности быстрой мобилизации и переброски войск на театр военных действий. При взгляде на карту Павел Петрович мрачнел: у России минимум железных дорог – частная Царскосельская, казенная магистраль между Петербургом и Москвой, да недостроенная Петербурго-Варшавская. Следовало максимально ускорить возведение стальных трасс, но это было не в его власти. А тут грянули Крымская война, военные события против Турции на Кавказе.

Мельников внимательно следил за ходом военных действий, за работой Петербурго-Московской дороги, Люди на ней, среди которых было немало его воспитанников по Институту Корпуса инженеров путей сообщения, соратников по возведению железной дороги между столицами, работали не жалея сил. Интенсивность перевозок резко возросла. За Крымскую войну (1853–1856) по дороге были перевезены 580 тыс. солдат, многие миллионы пудов грузов, но этого было слишком недостаточно, чтобы нормально снабжать Крым и Кавказский фронт пополнением, боеприпасами[342].

Нельзя сказать, что правительство Николая I не понимало, что отсутствие железных дорог пагубно сказывается на ведении войны. Видя угрожаемое положение южных губерний, царь пытался принять ряд мер по связи этого региона железными дорогами с центральными губерниями. Намечались к сооружению несколько дорог. 3 апреля 1852 г. в Зимнем дворце состоялось заседание Комитета под председательством наследника престола Александра Николаевича (будущего Александра II) о строительстве рельсового пути от Феодосии до Харькова. В Комитете заседали: граф Нессельроде, граф Орлов, граф Гурьев, товарищ министра финансов Брок и предложивший сооружение этой дороги генерал-адъютант Кокошкин.

«Решено: быть дороге, но предположено однако же снестись с министром финансов о денежных средствах». Однако колею сооружать тогда не начали.

Лишь в 1854 г. спешно создается по этому вопросу особая экспедиция для проведения изыскательских работ по постройке железных дорог по направлению Москва–Харьков–Феодосия с ответвлением на Севастополь и с линиями на Донбасс и Ростов-на-Дону. Начальником экспедиции был назначен П.П. Мельников. Экспедиция включала семь полевых партий, во главе которых на-

ходились его ученики – Д.И. Журавский, В.С. Семичев, В.А. Панаев и др. За два с половиной года экспедицией был выполнен огромный объем изыскательских работ. Было промерено и проинивелировано около четырех тысяч верст проектируемой трассы на местности. Мельников особое значение придавал изысканиям железнодорожной линии на Донбасс. Была изучена местность, охватывающая всю территорию Донецкого бассейна, определено общее направлении будущей, как ее тогда называли, «каменноугольной» линии[343].

Конечно, эти работы при всей их важности не могли оказать никакой помощи сражавшимся в Крыму и на Кавказе русским армиям, но результаты деятельности изыскательских партий оказались очень важными для строительства железных дорог после войны.

Крымская война была проиграна, и одной из важнейших причин поражения являлось бездорожье. Мельников знал об этом из многих рассказов и воспоминаний участников войны. Хирург Н.И. Пирогов, проезжая в ноябре 1854 г. из Симферополя в осаждаемый англичанами и французами Севастополь, вспоминает, что на курьерских он должен был затратить на этот путь более полутора дней. При таких путях сообщения сено, например, съедалось волами, идущими гораздо медленнее, прежде, чем оно могло быть доставлено кавалерийским частям. Что же касается тяжелого груза артиллерии, боеприпасов, то все это оставалось в топкой новороссийской грязи вместе с фурами[344].

Снабжение севастопольской армии, отмечает известный дореволюционный историк А. Корнилов, в период Крымской войны осуществлялось теми же способами и средствами, что и в 1812 г.; количество требовавшихся подвод, перевозочных средств, волов и лошадей было громадно и несоразмерно тому количеству запасов, которое доставлялось, и армия терпела во всем недостаток[345]. И резонно. Подвоз продовольствия от Перекопа до Симферополя занимал более месяца: подводы по грязи двигались со скоростью четыре версты в сутки. Подкрепления из Москвы в Крым шли иногда три месяца, англо-французские же десанты попадали на фронт морем за три недели[346].

Внимание Мельникова привлекала статья одного из французских инженеров А. Пердоне, опубликованная в либеральном московском журнале «Русский вестник», также анализирующая роль

новых транспортных средств в войнах: «При помощи железной дороги русское правительство могло бы почти мгновенно бросить в Крым армию в несколько сот тысяч человек, и такая армия не допустила бы взять Севастополь... Продовольствовать такую армию было бы также весьма легко. Поздравим себя, что Россия не имеет в своем распоряжении этого страшного оружия»[347].

С выводами французского инженера была согласна и русская общественность. Общий голос признавал, вспоминал позднее военный министр Д.А. Милютин, что результаты Крымской войны могли бы быть совсем иными, если бы Крым был тогда связан с Москвой железным путем и при лучшем устройстве армий[348].

* * *

В России назревали большие перемены. В феврале 1855 г. умер Николай I, который не смог пережить позора поражений в Крыму. Новое царствование его сына, Александра II, началось с давно ожидаемых общественностью радикальных перемен и реформ. Но сделать это при сановниках, министрах, генералах прежнего царствования было очень нелегко. «Незабвенный», как иронически называли Николая I в зарубежной русской эмигрантской прессе, оставил после себя немало грибоедовских полковников Скалозубов в различных высоких инстанциях, ничего не желавших менять. Не случайно при восшествии на престол Александра II неизвестный автор сочинил по этому поводу едкую эпиграмму:

Грустно матушке России,
Грустно юному царю,
Царь покойный гнуть лишь шеи
Дворню выучил свою.
Грустно! – думаю я часто
Про отечество отцов:
«Незабвенный» лет ведь на сто
Заготовил подлецов»[349].

И все же, несмотря на продолжавшуюся войну, писал позднее историк, правовед Б.Н. Чичерин, общее настроение в эти первые дни нового царствования было радостное и полное надежд. Все чувствовали, что дышать стало свободнее; все сознавали необходи-

мость поворота во внутренней политике и с каким-то трепетным ожиданием устремляли взоры к престолу[350].

Радость после смерти Николая I была всеобщей. В марте 1855 г. профессор Петербургского университета историк К.Д. Кавелин писал своему московскому другу, профессору Т.Н. Грановскому: «Калмыцкий полубог, прошедший ураганом, и бичом, и катком, и терпугом по русскому государству в течение 30 лет, вырезавший лицо у мысли, погубивший тысячи характеров и умов... Это исчадие мундирного просвещения и гнуснейшей стороны русской натуры околел...»[351].

«Никто никогда не забудет трепет, пробежавший по всей империи при смерти Николая I. Его можно было бы назвать первым вздохом воскресшего», – писал в 1863 г. М.А. Бакунин в статье, появившейся в шведской печати[352].

Даже далекий от политики писатель граф В.А. Сологуб писал, что с воцарением Александра II точно чем-то светлым повеяло на Россию. В обществе и даже в народе стали громко говорить о великих преобразованиях. Молодой император в воображении народном представлялся полубогом, от которого ожидались милость и свет[353]. Подобных высказываний можно привести очень много. Завершим их пассажем из дневника умной и наблюдательной Веры Аксаковой, дочери известного писателя: «Все невольно чувствуют, что какой-то камень, какой-то пресс снят с каждого, как-то легче стало дышать; вдруг возродились небывалые надежды; безвыходное положение, к сознанию которого почти с отчаянием пришли, наконец все вдруг представилось доступным изменениям»[354].

Перемены в верхах начались с увольнения ставших одиозными николаевских министров. Очередь дошла и до ненавистного многим аракчеевца Клейнмихеля.

5 октября 1855 г. Клейнмихель получил от Александра II письмо, в котором царь сообщал ему о том, что общее мнение против него, что оно ежедневно увеличивается, что дела у него идут медленно и что его подчиненные исполняют его приказания недобросовестно. Клейнмихель отвечал царю, что по его расстроенному здоровью не может более управлять путями сообщения, просил его об увольнении от этой должности. 15 октября того же года он был уволен.

О том, с какой радостью встретили известие об отставке Клейнмихеля, вспоминают многие мемуаристы. «Вчера, говорят, он получил из Николаева от государя записку, в которой ему предлагают подать в отставку», – констатирует в своем дневнике об этом событии профессор, цензор А.В. Никитенко[355]. Сдержанно, но с одобрением встретил это сообщение П.П. Мельников. Для него началась новая полоса жизни и работы, когда он, как полагал, сможет с большей надеждой смотреть на будущее железнодорожного строительства в стране.

Павел Петрович возлагал надежды на то, что Александр II, как человек военный, видит и понимает, что без развития путей сообщения, в первую очередь железных дорог, Россия не сможет сохранить роль великой державы,

Александр II начал прогрессивные преобразования, но многое в его программах упиралось в плачевное состояние финансов страны.

В январе 1855 г. Дубельт записывает в дневнике, что торговые и вообще финансовые обороты крайне затруднены; звонкая монета исчезла из обращения; правительство все платежи проводит ассигнациями, курс которых упал на 30 %, что возбуждает резкое неудовольствие в людях, имеющих торговые дела с правительством и в классе чиновников.

За время войны, с 1853 по 1856 г., общая сумма дефицита выросла в шесть раз (с 52 до 307 млн руб.). Более чем на 50 % уменьшилась золотая обеспеченность бумажных денег. Среди статей расхода вырос наиболее пагубный для населения удельный вес винных откупов – с 33 % в 1845 г. до 43 % в военные годы.

Известный экономист Л.Н. Тенгоборский в записке на имя царя пришел к выводу: «Необходимо принять неотложные самые решительные меры к сокращению расходов... ибо в противном случае государственное банкротство неминуемо»[356].

Финансовое положение России усугубил мировой экономический кризис 1857 г. Он особенно затронул денежно-кредитную систему (породив кризис платежных средств, их недостаток и т.п.), как известно, весьма чувствительную к различным изменением в народном хозяйстве. «...Нужда в деньгах лежит тяжелым гнетом на всех торговых сделках», «мы зарвались, нам платить нечем», констатировал один из экономистов[357].

Кризис вкрадывался в страну постепенно. Анализируя его наступление, министр финансов Н.Х. Бунге писал: «...В конце 1858 года кризис становился заметным, в половине 1859 года он ни для кого уже не составлял тайны. Монета исчезла из обращения, вексельный курс упал до крайних пределов, перевес в извлечениях вкладов над взносами капиталов в банки усиливался в возрастающих размерах, безденежье ощущалось сильнее и сильнее, – несмотря на то, что извлечение вкладов из банков увеличивало количество денег в народном обращении»[358].

Строить, да еще масштабно, железные дороги в таких условиях, когда страна испытывала финансовый кризис, было маловероятно. Но строить их нужно было. Это хорошо понимали в правительственных инстанциях. О том свидетельствует хотя бы циркуляр министра внутренних дел С.С. Ланского от 10 апреля 1855 г.: «Для процветания русской промышленности, – говорилось в нем, – потребно много условий: хорошие пути сообщения – развитие общественного кредита, распространение познаний, передача казенных предприятий в частные руки»[359]. Как видим, необходимость хороших путей сообщения поставлена на первое место.

За строительство железных дорог в России выступали и эмигрировавшие в Лондон А.И. Герцен и Н.П. Огарев. Уже в первом выпуске сборника «Голоса из России» они опубликовали большой материал под названием «Мысли вслух об истекшем тридцатилетии», где подводили итог николаевского царствования.

Среди ряда проблем, поднятых в статье есть рассуждения о путях сообщения, являющихся, по словам авторов, «жилами государства, в которых обращаются народные кровь и соки». Без них, говорится в публикации, «застой». Приводятся поразительные факты, к чему приводит бездорожье, сказывающееся на колебаниях цен в разных регионах страны. Четверть овса продается по захолустным степным губерниям за 20–25 коп. серебром, а в Петербурге или Риге по 4–5 руб.; т.е. на расстоянии тысячи верст в 20 раз дороже первоначальной цены. Кубическая сажень дров стоит в Одессе 30 руб. серебром, а в иных местах Северной России 30 коп. Поднимается в статье вопрос и о стоимости железной дороги Петербург–Москва: «Мы уверены, что на ту же сумму североамериканцы давным бы давно связали рельсами Петербург и Москву с Одессой, Варшавой, Нижним, да еще сберегли бы капитала на полдо-

роги в Иркутск, потому что частные лица не казна, да и нет в Америке, как нет и Европе, наших клейких чиновничьих рук, к которым на четыре рубля прилипает три и только один идет в дела»[360]

Авторы статьи выступают за приоритет частного предпринимательства в железнодорожном строительстве, но, как полагаем мы, если они и правы кое в чем, то далеко не во всем. В стране крепостнической, чиновничьей, при отсутствии свободы слова, печати, прав личности и частное предпринимательство в любой отрасли не панацея от всех бед. Оно, как показано будет далее, также опутано коррупцией, казнокрадством и взяточничеством, как и казенное.

Неизвестно, знаком ли был Павел Петрович Мельников с герценовскими изданиями, которые в период «оттепели» второй половины 50-х – начала 60-х гг. XIX в. довольно широко распространялись в России, но и без чтения министерских циркуляров, герценовского «тамиздата» он хорошо понимал необходимость прорыва в железнодорожном деле и предпринимал немалые усилия для этого, посылая в правительство свои проекты железных дорог.

11. ПРОТИВОСТОЯНИЕ С ГЛАВНЫМ ОБЩЕСТВОМ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Вскоре после Крымской войны Александром II было созвано совещание Комитета министров, на котором обсуждался вопрос о возобновлении прерванного войной строительства железных дорог в России. Комитет министров принял решение создать Общество по сооружению железных дорог, которые «следует возвести проходящими по 26 губерниям». Поскольку возможность отпуска казенных средств почти исключалась, то решено было максимально использовать частный капитал – русский и зарубежный[361].

В конце января 1857 г. был издан указ Александра II об учреждении Главного общества российских железных дорог для их постройки и эксплуатации. Предусматривалось сооружение сети дорог, которая должна была состоять из четырех магистральных линий протяжением в 4 тыс. верст. В указе говорилось, что «сеть эта будет простираться от С.-Петербурга до Варшавы и прусской границы, от Москвы до Нижнего Новгорода, от Москвы через Курск и низовье Днепра до Феодосии и от Курска или Орла через Динабург до Либавы, – и таким образом непрерывным путем через 26 губерний, железным путем соединяются взаимно: три столицы, главные судоходные реки наши, средоточие хлебных наших излишков и два порта на Черном и Балтийском морях, почти весь год доступные; облегчится сим образом вывоз заграничный, обеспечится провоз и продовольствие внутреннее»[362].

Для П.П. Мельникова в этом проекте не было ничего нового. В состав первой сети русских железных дорог должны были войти все линии, намеченные еще в 1852 г. инженерами Главного управления железных дорог и публичных зданий при самом его активном участии, в том числе колеи от Петербурга до Варшавы с ветвью от Вильно до Кенигсберга протяженностью в 1042 версты, от Москвы до Нижнего Новгорода длиной в 409 верст, Южная Московско-Феодосийская дорога в 1968 верст, линия от Курска до Либавы в 110 верст[363].

Несколько настораживала Мельникова, ставшего с начала 1858 г. членом Совета Главного управления путей сообщения и публичных зданий и главным инспектором частных железных дорог, руководящая верхушка учредителей Главного общества. Среди его ведущих деятелей значились придворный банкир барон А. Штиглиц, варшавский банкир С.А. Френкель, лондонский банкир Ф. Беринг, амстердамский финансист Гопе, парижский банкир Готтингер, директор французской компании Западных железных дорог А. Турнейсен и железнодорожный делец И. Перейра, выступавший как доверенное лицо ряда парижских банков, в их числе ведущего банка «Креди мобилье» и берлинского банковского дома «Мендельсон и К°»[364]. Мельников отлично понимал, что все вышеназванные дельцы идут в первую очередь за сверхбарышами. При продажности российского чиновничества в верхних эшелонах власти контролировать деятельность Главного общества будет чрезвычайно трудно. Это затрудняло и то, что переговоры с ними вел К.В. Чевкин, не являющийся специалистом в железнодорожном деле, назначенный вместо отправленного в отставку П.А. Клейнмихеля.

Нарицательный капитал компании должен был составить 275 млн руб., однако реальных денег у нее не было. Создать нужные средства предполагалось посредством выпуска акций и облигаций, с тем чтобы число последних не превышало половины акций капитала[365]. Образно говоря, это значило, что руководящая верхушка Общества во многом пыталась делать деньги из воздуха.

Бросалось в глаза еще одно обстоятельство. Местопребыванием Общества считался Петербург, но Главное управление его делами сосредоточивалось в Париже. Для руководства железнодорожным строительством там был создан комитет из 20 человек, половину из которых составляли русские подданные. Но главным директором строительства сети был назначен французский инженер Колиньон. Сооружение сети железных дорог должно было проводиться как силами русских, так и иностранных, преимущественно французских, инженеров и техников[366]. Это не могло не настораживать Мельникова.

Передовая общественность России сначала с большим воодушевлением встретила решение правительства об учреждении Главного общества российских железных дорог, считая его большим вкладом в развитие производительных сил страны. На это собы-

тие положительно отозвался «Современник» Н.Г. Чернышевского. В его еженедельном обозрении внутренних событий в стране говорилось: «Самой важной, самой утешительной новостью в январе месяце без сомнения был высочайший указ 26 января о железных дорогах в России, которые, как изображено в самом указе, «признаны ныне всеми сословиями необходимостью для империи и сделались потребностью народной, желанием общим, настоятельным»[367]. Однако вскоре прогрессивные деятели поняли, что русским специалистам в Обществе отводятся второстепенные роли и протестовали против этого. Они справедливо считали, что «сооружение Московской железной дороги обошлось без иностранных знахарей... В России есть с кем посоветоваться и посовещаться. Мельников и Кербедз и многие их подчиненные инженеры доказали на опыте знание дела»[368].

Контролируя как инспектор с 1858 г. частные железнодорожные компании, Мельников видел, как руководство Главного общества российских железных дорог раздуло штаты административно-управленческого аппарата. Кроме парижского Комитета, в Петербурге имелся еще Совет управления. Число должностных лиц в нем превышало 800. Большинство из них имели очень высокое, воистину министерское и даже выше, жалование. В результате за первые полтора года своей деятельности, а скорее бездеятельности, Общество израсходовало только на содержание своего персонала 1665 тыс. руб.

Руководящие и инженерные должности в управлениях и на стройках занимали иностранцы, зачастую даже без должной квалификации. Строительство часто велось с нарушением многих технических условий, что вело к неоднократной переделке уже построенного. Когда, например, между Москвой и Владимиром летом 1861 г. открыли движение поездов, то выявилось, что два больших моста построены безграмотно и являются аварийными. Их срочно пришлось укреплять[369].

Мельников понимал, что выбор Колиньона как руководителя Общества был крайне неудачен. Плохой организатор, надменный, дерзкий, до нахальства неуживчивый и, сверх того, не имевший достаточной опытности по устройству и эксплуатации железных дорог, он сумел вполне подчинить себе Совет управления Главного общества, которому был подчинен по уставу[370].

Чевкин сначала покровительствовал этой компании, но потом и он разочаровался на ее счет, писал военный министр Д.А. Милютин, вошел в раздражительные пререкания с Колиньоном и сделался чрезмерно осторожным и недоверчивым во всех новых железнодорожных предприятиях. Военному министерству впоследствии почти всякий раз, когда возбуждался вопрос о направление новых железных дорог, приходилось встречать в лице Чевкина упорного противника[371].

В мемуарной и исследовательской литературе о К.В. Чевкине, как о главноуправляющем ведомства путей сообщения, мнения самые различные. Так, канцлер Германской империи О. фон Бисмарк, бывший некоторое время послом в Петербурге, отдает ему должное: «Железнодорожный генерал Чевкин, – пишет он, – человек в высшей степени тонкого и острого ума, каким нередко отличаются горбатые люди, обладающие своеобразным умным строением черепа; он вечно ссорился и все же был в дружбе с князем» (А.А. Суворовым, генерал-губернатором Петербурга – авт.)[372].

Отмечает в Чевкине положительное и либеральный сановник Д.А. Милютин, лучший военный министр России XIX века. «Из лиц, окружавших Александра II, говорит он, – необходимость реформ сознавали лишь двое из них – председательствующий в Департаменте законов действительный тайный советник Д.Н. Блудов и Главноуправляющий путями сообщения К.В. Чевкин[373]. Довольно объективен в оценке своего начальника и П.П. Мельников. Он особо выделяет его способность к усидчивой работе и терпение, считая его «изумительным»В то же время Павел Петрович высказывается о нем довольно нелицеприятно: «При докладах... я, между прочим, имел постоянно наблюдать в нем черту странную в умном человеке. Это именно какое-то самообольщение, что ему всякий предмет столько же, даже более известен, нежели специалисту, так мне случилось выслушивать от него длинные наставления о том, как должно устраивать мосты разных систем, какие лучшие локомотивы, как составляются растворы и т.п. Это самообольщение и к тому же недоверчивость к другим были причиною крупных промахов во время управления г-на Чевкина Корпусом путей сообщения, из коих некоторые дорого обошлись России...»[374]. Поэтому отношения Мельникова с Чевкиным складывались непросто.

Главные их расхождения были в том, что Чевкин, в отличие от Мельникова, являлся сторонником политики Александра II по привлечению зарубежного капитала и возведению железных дорог с их главным участием. Павел же Петрович, наоборот, выступал за их строительство за счет государственных средств. Естественно, что победила та точка зрения, за которую выступал самодержавный император.

* * *

Акционерные компании были известны в России с конца XVIII в. Первой из них являлась Русско-Американская компания по использованию природных богатств Аляски. Однако их было относительно немного вплоть до последних лет царствования Николая I. Число компаний начинает увеличиваться с 1853 г. Причем в 1857 и 1858 гг. учредительская деятельность начинает набирать темпы. В то время как в первой половине 50-х гг. XIX в. было создано только 18 акционерных обществ с капиталом в 16,4 млн руб., то за следующее пятилетие количество их возросло до 108, а их капитал до 317 млн руб. В следующее пятилетие 1860–1865 гг. учредительская деятельность снова уменьшается[375]. Но акционерный капитал все шире начинает проникать в железнодорожное дело, что видно хотя бы на примере Главного общества российских железных дорог.

Новый курс правительства в железнодорожной политике, выразившийся в привлечении акционерного капитала, вызвал изменения в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий. В 1858 г. в нем создается Управление инспектора частных железных дорог, на которое возлагается наблюдение за их постройкой и эксплуатацией. И вновь при этом идея исходит от П.П. Мельникова, которого, как уже упомянуто, назначают их главным инспектором и членом Совета путейского ведомства. Заняв эту должность, Павел Петрович, соблюдя государственные интересы, обращал особое внимание на выбор основных технических параметров и направления проектируемых магистралей, от которых, по его мнению, зависела стоимость их строительства. Так, в частности, он настоял на том, чтобы максимальный уклон на всех дорогах, которые собиралось возводить Главное общество российских железных дорог был уменьшен с 8 до 6 ‰, а на Московско-Рязанской доро-

ге по инициативе Мельникова возвели совмещенный мост через Оку – как для железной, так и шоссейной дороги[376].

Служба главным инспектором частных железных дорог была крайне изматывающей, нетворческой. Приходилось постоянно конфликтовать как со своим начальством, так и с придворной камарильей, к которой обращались различные акционеры, отстаивая свои корыстные интересы. В конце того же 1858 г., убедившись в том, что ему не удается добиться каких-либо серьезных результатов в борьбе со злоупотреблениями и казнокрадством, коррупцией, Мельников категорически отказался от этой должности. На его место был назначен инженер путей сообщения А.И. Дельвиг[377].

Несмотря на то что П.П. Мельников вплоть до начала 60-х гг. XIX в. не занимал ведущих должностей в ведомстве путей сообщения, его роль в железнодорожных делах была очень весома. В том же 1858 г. он был назначен членом обновленного Межведомственного комитета путей сообщения, преобразованного в Комитет железных дорог. Одновременно с работой в Совете Главного управления путей сообщения и публичных зданий и в Межведомственном комитете железных дорог Павел Петрович являлся экспертом и консультантом ведомства путей сообщения по проектированию крупнейших городских сооружений в России. Но к его мнению не всегда прислушивались, а тем более в вопросах, затрагивающих интересы правящей верхушки, они, конечно, не исполнялись.

К тому же, как отмечает мемуарист В.А. Панаев, в этот промежуток времени Павлу Петровичу мало приходилось работать по прямой служебной деятельности. Он больше занимался вопросами развития частного пароходства на Волге. Так, он создавал Волго-Донское общество, которое под его руководством построило железную дорогу между двумя названными реками и положило начало пароходству на Дону. Вместе с тем Мельников старался содействовать учреждению Общества пароходства и торговли на Черном море не только для каботажного, но и для заграничного плавания.

Мельников, хотя и выступал за примат строительства железных дорог за счет казны, но не являлся и рьяным противником допуска частного капитала в эту отрасль. Он понимал, что при существовавших в то время условиях организация сильных отечественных компаний в виду недостатка капиталов в стране невозможна. Но в то же время он видел лучше других, побывав в должности главного инспектора частных железных дорог, что любая компания в та-

ких условиях окажется в руках зарубежных капиталистов, главной целью которых явится получение прибыли и сверхприбыли, безудержная эксплуатация людских и природных ресурсов России[378].

Видя активную борьбу Мельникова за интересы русского государства и общества, его бескорыстие, а главное – талант железнодорожного инженера и организатора, заправилы Главного общества пытались его подкупить. Они настойчиво приглашали его к себе на работу. Но он, несмотря на огромное жалованье, не принял предложения и остался в ведомстве путей сообщения. Но при этом все его проектно-изыскательские материалы по замосковским железным дорогам, составленные ранее, были переданы в ведение Главного общества, причем даже без его согласия[379].

Подобная «доброта» высших властей по отношению к этому акционерному обществу была далеко не случайной. Его участниками являлись ряд членов императорской фамилии, а в Совете общества были представлены сенаторы А.Л. Левшин, С.В. Данзас, будущий глава всесильного Третьего отделения Собственной канцелярии П.А. Шувалов и другие высокопоставленные лица[380]. Благодаря им компания добивалась все более выгодных условий строительства железных дорог. Поверстная стоимость линий устанавливалась очень высокой – 87 тыс. руб. для Петербурго-Варшавской дороги и 62,5 тыс. руб. для всех остальных. О невыгодности для страны соглашения с Главным обществом говорят следующие факты. Учредители его обязывались «на свой счет и страх устроить в течение десяти лет и потом содержать в течение 85 лет указанную сеть железных дорог с одной лишь гарантией правительства за выручение пяти процентов с определенных на сооружение сумм (275 млн руб.) и с тем, что по миновании означенных сроков вся сеть обращается бесплатно в принадлежность казны»[381].

Мельников видел, что Главное общество не справляется со взятыми на себя обязательствами. Из установленного в соглашении с правительством России капитала в 275 млн руб. было собрано всего 112 млн руб., а расходы уже на постройку первых сотен верст значительно превышали сметные предложения[382]. Поэтому деятельность его неоднократно подвергалась критике не только Мельниковым, но и в русской печати. Профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения П.И. Собко, создатель первой в России механической лаборатории в этом вузе, крупный специалист по сооружению мостов, в газете «С.-Петербургские ведомости» выступил

с аргументированной публикацией, в которой сообщил о многих фактах, свидетельствующих о недостаточной квалификации иностранных инженеров, занимающих руководящее положение в структурах Главного общества. Предлагаемые ими мосты с фермами решетчатой системы были уже вчерашним днем мостостроения. Как указывал П.И. Собко, спроектированные Обществом мосты «ошибочны во всех частях за исключением половых балок, да и те были прикреплены неправильно»[383].

Критическая статья о низкой квалификации зарубежных инженеров, подвизавшихся в Обществе, появилась и во влиятельном ежемесячнике «Вестник промышленности», издававшимся крупным московским предпринимателем и финансистом Ф.В. Чижовым, выступавшим за развитие промышленности силами государства. Один из авторов издания, подвергая критике практику Главного общества, писал, что «иностранцы сооружают дороги напропалую, не сообразуясь с местными обстоятельствами и считая себя гениями строительного искусства»[384].

В то же время казенные деньги выдавались руководителям Общества без всяких препятствий, расходы их должным образом не контролировались. Главный директор его, Колиньон, за счет акционеров построил себе в Петербурге роскошный дом и обставил его дорогостоящей мебелью. Когда он решил обследовать строящуюся трассу Москва–Феодосия, то под Орлом на деньги компании ему купили помещичье имение. Дом перестроили, обставили мебелью, привели в порядок большой сад, а Колиньон так и не приехал в командировку[385].

В 1860 г. руководство Общества предъявило правительству России едва ли не ультимативное требование – среднюю поверстную стоимость увеличить для Петербурго-Варшавской дороги до 90 тыс. руб., а Московско-Феодосийской и Орловско-Либавской до 80 тыс. руб., уступить ему в аренду главную железную дорогу страны – Николаевскую (так стала после смерти Николая I называться эта магистраль). В противном случае Общество готово было отказаться от возведения названных дорог, т.е. от большой части запланированной сети. Повышение поверстных ставок значительно увеличивало сумму капитала, с которого гарантировался пятипроцентный доход[386].

Сторонники Общества в правящих кругах высказывались за удовлетворение его необоснованных требований, заявляя, что «в случае

решения этого вопроса отрицательно Россия на долгое время, и может быть на десятки лет, будет лишена этих важнейших путей сообщения».

Против ультимативных требований заправил Общества решительно высказывался Мельников, ставший к тому времени влиятельным членом Междуведомственного комитета железных дорог. Возражая его сторонникам, Павел Петрович с сарказмом указывал, что «если Главное общество будет лишено права строить упомянутые две линии, то это будет не бедой, а самым счастливым исходом для страны»[387].

Характеризуя тяжелые последствия хозяйничанья банковских заправил Главного общества, Павел Петрович докладывал Александру II, что банкиры-учредители выехали из России с большими премиями, бросив дело неоконченным, обремененным процессами и огромным долгом (до 80 млн руб.), оставив «значительное число искусственных сооружений, требовавших перестройки по неудовлетворительному их наполнению, чем они нанесли вред дальнейшим предприятиям, ослабив кредит наших железных дорог на главных рынках Европы»[388].

По своей инициативе Мельников вместе с Чевкиным представили в Государственный совет предложение об исключении из договора 1857 г. с Главным обществом предоставленного ему права на сооружение Московско-Феодосийской и Орловско-Либавской линий. К строительству их уже приступили, но между правлением Общества и Главным управлением путей сообщения и публичных зданий возникли серьезные пререкания. В результате начатые в течение зимы 1860–1861 г. работы были приостановлены. К строительству Либавской линии Общество еще и не приступало. Дело рассматривалось в Государственном совете, поддержавшем мнение Мельникова и Чевкина. В начале августа 1861 г. мнение Государственного совета о лишении Общества права сооружать эти дороги было доведено до сведения его акционеров[389].

Отмена постройки Московско-Феодосийской и Либавской дорог была принята в российском обществе с некоторым сожалением, говорит Д.А. Милютин, несмотря на общее несочувствие Главному обществу. Всеми признавалась первостепенная необходимость железнодорожной линии от центра России к одному из черноморских портов. Линия же из Москвы на Нижний была доведена в 1861 г. только до Владимира[390].

Темпы постройки Московско-Нижегородской дороги были крайне замедленными. Эта линия строилась в течение пяти лет. Строительство велось оптовым подрядным способом. Подряды выдавались в результате торгов, хотя принцип конкуренции был весьма условен, так как определяющим фактором являлась сумма взятки оптового подрядчика членам Совета управления и главному директору. На строительстве использовался попеременно труд 50 тыс. оброчных помещичьих и государственных крестьян[391].

На сооружении дороги было немало случаев обмана подрядчиков. Об этом свидетельствует прошение арзамасского купца А.Ф. Добрынина к нижегородскому губернатору от 11 сентября 1860 г. с ходатайством о компенсации издержанных им средств. Добрынин сообщает губернатору, что он принял участие в подрядах на постройке каменных мостов и караульных домов по сооружению железной дороги от 370-й версты до Канавинской слободы и, написав черновой контракт с распоряжающимся компаньоном полковником Гронеско, приступил к поставке материалов и производству работ. Добрынин издержал около 16 тыс. руб. серебром и не получил никакого расчета по сделанному условию, хотя неоднократно обращался с просьбою в контору строительства о заключении с ним законного контракта. Подрядчик обвиняет во всем французских служителей, все распоряжения которых, пишет он, «клонятся единственно к моему ущербу». Отстраненный ранее за нечестность бывший французский подрядчик Вельман, имевший дело с Добрыниным, был вновь допущен к производству работ.

Переменяя работников без всякой существенной надобности с одной работы на другую, продолжает обманутый подрядчик жалобу губернатору, французы вредят правильному производству их хода, отнимают всякую возможность рассчитывать поденщиков настоящим образом, а самовольно употребляя приготовленные им материалы, они до того запутали все расчеты, что он не имел никаких возможностей подсчитать количество употребленных и оставшихся материалов. Добрынин называет распоряжения французских инженеров бестолковыми, недобросовестными. Он просит нижегородского губернатора приказать расследовать деятельность французских распорядителей стройки, чтобы «господа французы еще не истратили бесполезно» его материалов, а его самого удовлетворили «издержанным им капиталом»[392].

Не лучше обстояло дело и на сооружении Либавской дороги. Срывались графики ее строительства. К началу 1861 г. здесь было открыто движение лишь до Динабурга, и в зимнее время оно нередко прерывалось снежными заносами, так как ее строители не позаботились о мерах борьбы с ними[393]. Все эти жалобы, неувязки в сроках пуска тех или иных участков заставили Чевкина и Мельникова настоять на том, чтобы Главное общество усилило контроль за своими служащими на дорогах, не допускало отступления от принятых соглашений. А для этого потребовало, чтобы управление его было переведено из Парижа в Петербург и в состав его были введены четыре члена, назначенных ведомством путей сообщения. Все эти вполне законные акции русских властей вызвали возмущение руководства компании и в возведении железных дорог наступила заминка.

Положение представлялось настолько безвыходным и сложным, что главноуправляющий путями сообщения К.В. Чевкин и его приближенные склонялись к мысли приостановить строительство железных дорог до того времени, пока не появится возможность найти нужные средства. Для таких изменений финансового положения страны, по представлениям Чевкина, требовалось немало лет. За этот период, считал он, не будет насыпано ни одной лопаты грунта в земляное полотно.

В конце 1862 г. правительство было готово прекратить сооружение железных дорог на неопределенное время. Практически в этой отрасли наступил кризис. Прирост рельсовых путей катастрофически сократился. В 1865 г. его не было вообще[394].

В этой ситуации П.П. Мельникова, выступавшего в железнодорожном ведомстве за то, чтобы строить дороги за счет казны, поддержал новый министр финансов М.Х. Рейтерн, сменивший А.М. Княжевича, возглавлявшего это ведомство с 1858 по 1862 г. Княжевич был сторонником частного железнодорожного строительства. При нем были представлены железным дорогам особые льготы в области таможенных и гербовых пошлин[395]. Рейтерн по сути дела в области железнодорожного транспорта продолжал ту же политику, но он понимал, что прекращать строительство рельсовых путей нельзя, необходимо лишь достраивать за счет казны то, что уже начало возводиться. Отсюда поддержка П.П. Мельникова в столь важном для последнего вопросе, их короткое, но бла-

гоприятное для развития железнодорожного транспорта в стране взаимодействие.

В соответствии с планом, представленным правительству П.П. Мельниковым, намечалось построить магистрали от Москвы на Севастополь, затем линии Одесса–Киев и Киев–Москва, достроить дорогу Динабург–Рига, а также возвести дорогу Рига–Либава. По этому же плану намечалось соединить Орел с Тамбовом и Саратовом. Одновременно предусматривалось колея от Киева, либо от трассы Одесса–Киев к австрийской границе, что, наряду с экономическим, имело немаловажное стратегическое значение. Мельников также настаивал на том, чтобы построить дорогу от Екатеринослава в Донскую область, к Грушевским каменноугольным шахтам, чтобы обеспечить все построенные линии более высококалорийным, чем дровяное, минеральным топливом, на котором уже работали западные локомотивы. Этим самым казенные леса сохранялись от истребления на всем их протяжении[396].

Хотя и медленно, не так скоро, как хотелось прогрессивно мыслящим людям России, железнодорожная сеть страны, в немалой степени благодаря таким энтузиастам, как П.П. Мельников, постепенно расширялась, охватывая новые районы и области. 14 июня 1861 г. была открыта железная дорога между Москвой и Владимиром, хотя поезда уже годом раньше ходили на участках этой колеи по мере их окончания по временным деревянным мостам[397]. Еще в 1858 г. была полностью построена трасса от Варшавы до австрийской границы в 322 км, но с шириной колеи 1435 мм, как было принято в западных странах[398]. В 1862 г. вступила в строй действующих Московско-Нижегородская дорога, соединившая вторую столицу с исключительно важным районом, так как в Нижнем ежегодно проводились ярмарки, имевшие не только региональный, но и в какой-то степени международный характер. Сюда доставлялись товары из многих русских губерний, а также из Персии, Афганистана и Китая[399].

Московско-Нижегородская трасса проходила по территории трех губерний (Московской, Владимирской, Нижегородской). Она связывала центр России с Поволжьем и восточными районами страны; сыграла важную роль в снабжении Москвы сельскохозяйственными продуктами, а также в доставке товаров на Нижегородскую ярмарку. Протяженность дороги составляла 410 верст. Земляное полот-

но сразу же отсыпалось на два пути, однако до 1875 г. действовала лишь одна колея[400].

Но и здесь первое время, из-за нераспорядительности администрации Главного общества русских железных дорог случались непредвиденные коллизии. О них пишет в «Современнике» Н.Г. Чернышевского за август 1861 г. в разделе «Внутреннее обозрение» Н.А. Добролюбов: «...Открыли теперь дорогу от Москвы до Владимира – езда от Москвы до Нижнего сделалась затруднительнее и дольше прежнего. Прежде почтовый экипаж привозил вас из Нижнего в Москву в 36–38 часов; теперь вы едете 40 часов до Владимира, а здесь должны ночевать, потому что почта, отправляясь из Нижнего утром, приходит во Владимир вечером, а железная дорога уходит в 2 часа пополудни. Таким образом, с открытием железной дороги сообщение Нижнего с Москвой замедлилось на целые сутки, не говоря уже о тех мучениях, которые выносит проезжающий на отживающем свой век шоссе между Владимиром и Нижним».

И все же П.П. Мельникова особенно радовала постройка этой дороги. Первые проекты ее сооружения появились еще в 30-е гг. XIX в. Павел Петрович помнил, когда еще молодым инженером он читал выступления в печати М.С. Волкова с предложением о прокладке пути между Петербургом и Нижним Новгородом. В тот период эту идею поддерживали многие прогрессивные деятели, хорошо известные Мельникову, в частности упомянутую выше статью М.С. Волкова в защиту железнодорожного транспорта предполагал напечатать А.С. Пушкин в «Современнике».

Несмотря на небольшую длину, железная дорога Москва–Нижний Новгород была оснащена хорошей инфраструктурой. Были построены 27 железнодорожных станций, депо, вокзалы, шпалопропиточный завод, железнодорожные мастерские в Коврове. Открыты училища в Коврове и Нижнем Новгороде, где готовили молодых железнодорожников. Начальником дороги в 1863–1868 гг. был хороший знакомый П.П. Мельникова инженер И.Ф. Кениг[401].

С 15 декабря 1862 г. началась эксплуатация Петербурго-Варшавской железной дороги на всем ее протяжении. Вместо двух она строилась 10 лет. Протяженность ее составляла 1042 версты.

В 60-е гг. XIX в. на ряду со стратегическим значением этой колеи выросла и ее хозяйственно-экономическая значимость. Она способствовала сближению экономики Центральной России с польскими губерниями, входившими в состав Российской империи[402].

Вступавшие в строй железные дороги значительно расширили общую длину сети в стране. Если в 1857 г. в России имелось примерно 980 верст железнодорожных линий, то уже в 1863 г. их стало свыше 3 тыс. верст. В последующие годы этого десятилетия, несмотря на значительные трудности, ежегодно строилось в среднем до 500 верст колей[403]. Постепенно намечались основные контуры российской железнодорожной сети.

В этот период в русском обществе был возбужден живой интерес к железнодорожному делу, в котором возрождался, по общему убеждению, считает военный министр Д.А. Милютин, ключ к возрождению экономического благосостояния государства.

В этом, по мнению военного министра, почти исключительном случае интересы военные и экономические совпадали по крайней мере в стремлении к скорейшему снабжению России железнодорожной сетью[404].

Железные дороги входили как важнейшая составная часть в экономическую жизнь страны и сознание российского населения. Люди уже не мыслили свою жизнь, путешествия без стальных линий. А еще немногим более десятилетия назад, в 50-е гг. XIX в., когда была построена магистраль между столицами, на рельсовый паровой транспорт смотрели, как нечистую силу. Как вспоминает известный мемуарист, писатель Ф.А. Гиляров, в первый раз глядя на маневрировавший паровоз, он вспоминал долетавшие тогда из монастыря до их дома толки: «Самого Рогатого запрягли, дышит огнем. Тяжело ему, проклятому, ехать: пыхтит и как змей свистит»[405].

Для экономики и развития хозяйственной жизни страны уже тогда железнодорожный транспорт играл важную роль. Он повышал производительность труда по сравнению с гужевым транспортом в десятки раз. Она росла по мере технического усовершенствования железнодорожной техники. В 1865 г., когда протяженность железных дорог в России равнялась 3 тыс. км и персонал составлял 30 тыс. человек, годовая выработка одного железнодорожника составляла 3 млн пудо-верст, цифра немыслимая для работника гужевого транспорта[406].

Железные дороги меняли облик городов, порождали множество новых профессий, создавали совсем иной строй жизни, отличной от традиционной патриархальной. Другой московский мемуарист, П.И. Богатырев, рассказывает обо всем этом на примере Покров-

ской заставы второй столицы. Наконец, пишет он, прошли слухи о постройке железной дороги в Нижний. «Закипела постройка домов, трактиров, кабаков, постоялых дворов – и пустынная сторона ожила. На огородах и где… прежде были сараи, шла усиленная стройка вокзала и всех необходимых зданий… Тысячи народа зашевелились; и день и ночь раздавались удары. Землю всю вскопали, всюду легли рельсы, вместо огурцов выросли громадные здания... Дело дошло до того, что даже коренные рогожцы стали одеваться в «немецкое платье», сбросив с себя поддевку, и поступать на службу на железную дорогу... Наконец раздался первый свист паровоза и огласил нашу сторонку. Европа ворвалась к нам, словно хлестнула нас огненной вожжой, и азиатская Россия пала...»[407].

* * *

Борьба П.П. Мельникова и К.В. Чевкина против Главного общества российских железных дорог продолжалась и в последующие годы. Ультимативные требования его к правительству на какое-то время были отклонены, а ограниченные финансовые возможности этой компании заставили власти шире рассмотреть проблему частного железнодорожного строительства. Комитет министров принял решение о прекращении выдачи концессий частным обществам на строительство широкой сети железных дорог. Впредь концессии должны были выдаваться лишь для возведения отдельных участков. Этим в какой-то мере отстранялись от железнодорожного дела крупные монополисты. Но созданная в 1865 г. межведомственная комиссия, возглавляемая Чевкиным, уже не главой путейского ведомства, а членом Государственного совета и председателем Департамента экономики, тем не менее признала необходимым расширять строительство железных дорог за счет сдачи концессий, но теперь уже более мелким обществам ибо «отсутствие или даже, как говорилось в документе по этому поводу, недостаточное распространение железных дорог представляет и политически важную опасность... для целостности страны»[408]. Даже в таком виде принятие цитированного положения представляло победу прогрессивных сил России, П.П.Мельникова и его сторонников, выступавших за расширение железнодорожного строительства в России.

12. ГЛАВНОУПРАВЛЯЮЩИЙ И МИНИСТР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Плодотворная и многоплановая деятельность П.П. Мельникова, как самого крупного и выдающегося инженера в области железнодорожного дела, проектирования и постройки рельсовых путей, была широко известна и не подлежала сомнению. Павел Петрович к началу 60-х гг. XIX в. был всероссийски известной личностью как в кругах прогрессивной научно-технической интеллигенции, так и среди сановной бюрократии.

Научная значимость всего свершенного Мельниковым, его огромный теоретический и практический вклад в железнодорожное строительство были по достоинству оценены представителями Академии наук. Со многими из них он был хорошо знаком еще со времени профессорской деятельности в Институте Корпуса инженеров путей сообщения. Поэтому академики, включая прежде всего М.В. Остроградского, В.Я. Буняковского, выдвинули его кандидатуру в почетные академики. Об этом есть запись в дневнике профессора, цензора А.В. Никитенко от 11 декабря 1857 г. Но при первой баллотировке Мельникова постигла неудача. «Заседание в Академии наук, – пишет Никитенко. – Были выборы в почетные члены. Граф (Д.Н. Блудов) – президент Академии наук предложил очень много лиц, большею частью всех чуждых Академии и науке. И как всегда бывает в подобных случаях, потерпели достойные в пользу недостойных. Так, например, министр внутренних дел С.С. Ланской выбран, а Ф.И. Тютчев и П.П. Мельников (инженер) не выбраны. Граф был недоволен и прекратил дальнейшие выборы из опасения новых поражений»[409]. Только со второго захода Павел Петрович был выбран в почетные академики. Это произошло 29 декабря 1858 г.[410].

На П.П. Мельникова, его аргументированные выступления в ведомстве путей сообщения, в прессе, когда дело касалось отстаивания интересов государства в железнодорожном деле, обратил внимание император Александр II. В его реформаторской деятельности требовались умные, талантливые министры и главноуправляющие.

Потребность в таких людях он выразил в фразе, ставшей широко известной в кругах, сочувствующих обновлению страны: «Мой отец был гений и мог обходиться посредственностями. Я обыкновенный человек и мне нужны таланты».

Деятельность К.В. Чевкина возбуждала негативное отношение к нему многих за то, что он тормозил железнодорожное дело своим мелочным педантизмом, вспоминает военный министр Д.А. Милютин[411]. Поэтому в октябре 1862 г. вместо Чевкина исполняющим должность Главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями был назначен П.П. Мельников, утвержденный главноуправляющим этим ведомством 30 августа следующего года[412]. По словам Д.А. Милютина, Мельников считался «одним из лучших наших строителей, получившим известность с постройки Николаевского моста на Неве (вместе с Кербедзом) и Николаевской железной дороги, притом отличавшийся в среде инженеров путей сообщения несомненной честностью и правдивостью»[413].

Известный публицист той поры князь П.В. Долгоруков, диссидент по отношению к властям, печатавшийся в герценовском «Колоколе», узнав о новом назначении, писал: «Чевкина заменил генерал-лейтенант П.П. Мельников, и этот выбор встретил всеобщее одобрение. Мельников – знающий инженер и честный человек, не пользовавшийся расположением бывшего в прошлое царствование министра путей сообщения графа Клейнмихеля; его немилость у Клейнмихеля создала ему популярность в обществе, которой он с тех пор и не терял…» Характеризуя Павла Петровича, корреспондент «Колокола» далее писал, что Мельников поднимался вверх по служебной лестнице «без покровителей и без поддержки, он благородно обязан своей карьерой себе самому, своему образованию, своим талантам, своей энергии»[414].

Долгоруков, сам принадлежавшей некогда к высшей аристократии, хорошо знал нравы придворной среды, не терпевшей честных и порядочных людей. Поэтому он делает не совсем утешительный прогноз в отношении будущего положения Мельникова в среде сановников, оказавшийся, если не пророческим, то достаточно дальновидным. «Можно только опасаться, – размышлял он уже в самом начале высокой карьеры Павла Петровича, – что Мельников будет вынужден либо покинуть свой пост, либо подчиниться требованиям «сильных» людей». При конституционном режиме,

с горечью продолжал публицист, министры нуждаются в поддержке парламентских палат, иначе говоря, общественного мнения; при самодержавном деспотическом режиме министр, чтобы действовать самостоятельно нуждается обязательно в поддержке Двора. А этой поддержки у Мельникова нет»[415].

Ниже покажем, что Долгоруков оказался во многом прав. Мельникову, чтобы пробить свою главную идею – видеть Россию сильной железнодорожной державой – на совещаниях Государственного совета, заседаниях Комитета министров, членом которых он в скором времени явится по должности министра путей сообщения, приходилось иногда лавировать, иногда молчать и соглашаться, заседая в рядах сановной бюрократии. Да и как осуждать его за это: государственный человек редко, да и то в исключительных случаях, идет ва-банк, понимая, что девиз «все или ничто» скорее характеризует авантюристов, джентльменов удачи и только в отдельных случаях приводит к желаемой цели.

Общественная позиция П.П. Мельникова в эпоху преобразований Александра II вполне соответствовала той «оттепели», что началась в стране. Известно, что в мае 1862 г. в Петербурге сложилась напряженная обстановка, вызванная пожарами, а также первыми студенческими выступлениями. Ряд газет обвиняли во всех бедах студенчество. Вот что, например, сообщала реакционная московская «Современная летопись» в письме некоего Белюстина из Петербурга: «Но на кого указывает народ, как на главную причину своего бедствия? Горько и тяжело, а нельзя скрыть – на учащуюся молодежь»[416]. События коснулись и Института Корпуса инженеров путей сообщения. Начались репрессии против студенчества и там. Были исключены ряд студентов этого вуза. Мельников сразу же после вступления в должность главы ведомства путей сообщения добился восстановления 15 студентов института, исключенных по мотивам, близким к политическим. Он заявил, что эти студенты «все одарены замечательными способностями и принесут большую пользу государству, занимаясь учением. Необходимо добавить, что Павел Петрович в том же году на приглашение принять участие в написании хвалебной книги о Николае I написал на присланной ему просьбе: «Оставить без последствий». Уже эти факты характеризуют его как человека либерального образа мыслей, принципиального государственного деятеля»[417].

Возглавив Главное управление путей сообщения и публичных зданий, Мельников провел в нем многие важные перемены, направленные к изъятию из него учреждений, не имеющих прямого отношения к нему. Уже в 1864 г. из функций этого ведомства были выделены строительство общественных зданий и сооружений, управление телеграфом, а также некоторые категории гужевых дорог, например «земские дороги» в пределах уездов и губерний, строившихся за счет средств местного самоуправления[418]. Но первой заботой Павла Петровича, ставшего главноуправляющим путей сообщения, было добиться расширения масштабов сооружения железных дорог государством.

На новой должности у Мельникова стало больше возможностей для реализации своих планов и замыслов. Он развил энергичную деятельность как по совершенствованию работы железных дорог, так и по эксплуатации локомотивов. Еще в 1860 г. Павел Петрович разработал технические условия на проектирование в Петербурге сети первых в России городских рельсовых дорог с конной тягой при такой же ширине колеи, как у магистральных железных дорог. Они были распространены и на другие города России. В 1863 г. он учредил специальный комитет для разработки проекта положения об эксплуатации паровозных дорог, возглавляемый одним из его учеников, А.И. Дельвигом. Проект был опубликован в 1864 г. отдельной книгой для обсуждения. В нем впервые предусматривалось обращение сдвоенных грузовых составов[419].

Была еще одна важная проблема, занимавшая внимание главноуправляющего путями сообщения – перевод паровозного парка с дровяного на минеральное топливо. Еще в 1861 г. по инициативе Мельникова с дров на уголь был переведен один из товарных локомотивов. Он эксплуатировался на маршруте Петербург–Любань Николаевской железной дороги. Углетопный паровоз, как его назвали в то время, значительно увеличил силу тяги и скорость движения состава. Но работал он пока на английском привозном угле, доставляемым пароходами в Петербург. Это было дорого и, кроме того, ставило железные дороги страны в зависимость от английского экспорта. Поэтому задачей Мельникова являлась также скорейшая постройка колеи в Донбасс, где уже добывался каменный уголь. Российское минеральное топливо стало широко использоваться, когда уголь из Донецкого бассейна начал доставляться на многие железные дороги страны[420].

* * *

Другим ведущим замыслом П.П. Мельникова, ставшим лейтмотивом всей его деятельности в рассматриваемое время, являлось доказательство на практике возможности экономичного железнодорожного строительства на средства казны. «Дешевое исполнение работ, – докладывал он Александру II, – поколеблет существующее предубеждение относительно дороговизны построения железных дорог в России». Павел Петрович был убежден, что это привлечет к делу и частный капитал, в первую очередь российский, на условиях не очень обременительных государству. Строительством дорог таким смешанным способом, полагал он, удастся выйти из транспортного тупика[421].

Наиболее рьяным оппонентом Мельникова в этом вопросе являлся министр финансов М.Х. Рейтерн, убежденный сторонник частнохозяйственной деятельности и инициативы и противник государственного хозяйства, особенно в железнодорожном строительстве. Свое отрицательное отношение к затратам казенных средств на эту отрасль и на развитие коммерческого кредита Рейтерн мотивировал тяжелым положением бюджета. В 1862–1868 гг. госбюджеты составлялись с дефицитом в среднем до 80 млн руб. в год. Для покрытия их Рейтерн впервые в России производит крупные внутренние займы. В тот же период до конца 60-х гг. XIX в. их было произведено на 800 с лишним миллионов рублей[422].

В связи с противостоянием глав двух ведомств – путей сообщения и финансов, встает вопрос – были ли у казны деньги на строительство железных дорог на средства правительства? Ответ на него непрост. В точке зрения министра финансов был свой резон, а у Мельникова – свой. При всем дефиците бюджета необходимо вспомнить, что в те же годы царизм тратил сотни миллионов государственных средств на поддержку помещичьих имений, хозяйство которых было нерентабельным. Общеизвестно, что за несколько пореформенных десятилетий на это ушло около 2 млрд руб. Даже части этих средств с лихвой хватило бы на осуществление казенного железнодорожного строительства. Но самодержавие, видимо, не могло поступить иначе, оторваться от своей главной базы – помещичьего землевладения, ибо являлось в первую очередь диктатурой дворян – помещиков, а уже во вторую – осуществля-

ло в меру сил общенациональные задачи, одной из которых являлось железнодорожное строительство.

Начало широкого концессионного периода в железнодорожном деле связано с созданием в 1865 г. Общества Рязанско-Козловской дороги бывшим чиновником Комитета железных дорог П.Г. фон Дервизом. Им впервые был применен «метод строительства частной железной дороги за счет гарантированного облигационного капитала». Он хорошо знал железнодорожное дело и отлично видел те выгоды, которые можно получить при сложившихся обстоятельствах[423].

Понимая, что чаша правительственных весов склонилась в пользу частного железнодорожного предпринимательства, П.П. Мельников пытается осуществить самые разнообразные методы сооружения рельсовых путей, не прибегая к иностранным займам и с участием государства, а также в первую очередь русского капитала. В ноябре 1862 г. с его одобрения в правительство подал проект и прошение на строительство Одесской железной дороги барон – камергер Двора К.К. Унгерн-Штернберг, возбудивший таким образом первым на Юге вопрос о сооружении рельсовой трассы. Проект предусматривал комбинированный способ строительства с участием ряда государственных ведомств при организующем начале частного капиталистического подрядчика. При такой системе технические вопросы должны были осуществляться Главным управлением путей сообщения и публичных зданий. Финансирование же строительства – посредством выдачи авансов казной оптовому подрядчику – должно было проводиться Министерством финансов, строительные лесные материалы – выдаваться из казенных лесов близ г. Кременчуга Полтавской губернии Министерством государственных имуществ. Непосредственно же возводить трассу должны были крестьяне недоимщики губерний, по которым она проходила, а также четыре роты штрафных солдат[424].

Первые участки Одесса–Балта и Раздельная–Кучурган общей протяженностью в 219 верст вступили в эксплуатацию в 1865 г. Для дороги были построены паровозы и вагоны[424]. Видя удачный ход строительства, в конце декабря 1864 г. новороссийский генерал-губернатор заключил контракт с бароном Унгерн-Штернбергом на постройку линии от Балты до Елизаветграда на сумму до 10,5 млн руб. Длина дороги составляла 234 версты. Расчетная сто-

имость версты не должна была превышать 45 тыс. кредитных рублей[424]. И дорога была построена.

Позднее К.К. Унгерн-Штернберг построил таким же методом Кишиневскую, Елизаветград-Кременчугскую и Кременчуг-Харьковскую линии. Однако ввиду сложности комбинирования, путаницы в обязанностях каждого ведомства при сооружении колеи этот опыт не вышел за рамки регионального и не нашел широкого применения[425]. Но он доказал, что пути участия государства и национального русского капитала в их взаимном сотрудничестве в железнодорожном деле все же имеются. В каком-то смысле подобный способ был удачей Мельникова.

Даже при крайнем недостатке средств в ряде случаев власти все же вынуждены были прислушиваться к голосу Павла Петровича о необходимости хоть какие-то дороги строить за счет государства. В конце января 1864 г. собираемый в экстренных случаях новый правительственный орган – Совет министров, возглавляемый самим царем и решавший задачи общегосударственного значения, принял решение о строительстве железной дороги от Москвы до Тулы, а затем от Орла и Курска до Киева на средства государственного казначейства[426].

В мае 1864 г. Мельников, без устали хлопотавший о возведении дорог за государственный счет, получил «высочайшее соизволение» приступить к сооружению Южной линии от Москвы по направлению к Орлу на казенные деньги. В тот же день, обрадованный этим успехом, он телеграфировал своему подчиненному директору Департамента железных дорог, генерал-лейтенанту П.А. Языкову: «Немедленно приступить к работам по Южной линии». Эта стройка положила начало преодолению кризисного состояния в железнодорожном строительстве. Благодаря Мельникову и поддержавшим его деятелям правительства, в первую очередь военному министру Д.А. Милютину, государство не отчуждалось совершенно от железнодорожного дела, сделав уступки частному капиталу, но кое-что строило и само.

Начало возведения Южной трассы как очень важной и нужной для народного хозяйства, было встречено общественностью с духовным подъемом. Либеральная газета «Русские ведомости», только что начавшая выходить в Москве с 1863 г., называемая читателями за ее культурность и содержательность «профессорской», писала: «давно желанная Южная дорога строится... Все рады, все с нетер-

пением ждут новой чугунки»[427]. Строительство этой магистрали и в последующие годы продолжалось за счет государства.

К 1865 г. благодаря неустанным хлопотам борцов за новый вид транспорта, ведущую роль среди которых играл П.П. Мельников, поддержке передовой для того времени прессе, хотя и медленно, но общая длина железных дорог в стране росла, увеличившись с 1 тыс. км в 1855 г. до 3,5 тыс. км в 1865 г. Конечно, этого было крайне недостаточно для огромной России по сравнению не только с американскими, но и с железными дорогами европейских государств. В Англии в тот период их было 22 тыс. км, во Франции и Германии – по 14 тыс. км, а в США – 50 тыс. км. Поэтому железнодорожный вопрос продолжал оставаться одним из самых важных и актуальных для нашей страны. В правительственных верхах видели и понимали, что как частное, так и казенное строительство рельсовых путей в условиях экономической отсталости России является крайне недостаточным для разрешения проблемы ускоренного их возведения[428].

Для обсуждения железнодорожного вопроса весной 1865 г. была создана Особая комиссия по выработке плана и принципов дальнейшей железнодорожной политики правительства. В ее состав входила правящая бюрократия во главе с председателем Департамента экономии Государственного совета К.В. Чевкиным. В число ее членов, естественно, вошел и П.П. Мельников.

В своей работе Комиссия исходила из руководящего положения, что замедленное железнодорожное строительство представляет политическую опасность для России. «Постройка железных дорог составляет насущную потребность страны, – подчеркивалось в ее решении, – удовлетворение этой потребности не терпит никаких отлагательств. Чем более мы будем медлить в этом деле, тем более будем отставать от Западной Европы, где рельсовые пути получили и продолжают получать обширное развитие, и тем не менее мы можем надеяться не только развить, но даже удержать от упадка наши земледелие и торговлю. Отсутствие или даже недостаточное распространение железных дорог представляет и политическую важную опасность, ослабляя твердость единства и целостности государства…»[429]

Выступая в Комиссии, военный министр Д.А. Милютин особенно подчеркнул стратегическое значение железных дорог на опыте подавления Польского восстания в 1863 г. «Не будь тогда отстро-

ена С.-Петербурго-Варшавская дорога, – сказал он, – восстание не было бы так легко подавлено и повстанцы могли бы разыграть роль воюющей страны, а враждебные нам западноевропейские государства – поддержать их силою оружия в надежде на нашу недостаточную мобилизационную готовность».

Комиссией вновь был поставлен вопрос о создании развернутой сети железных дорог первой очереди длиной в 3,5 тыс. верст, которые должны были соединить Центральную Россию с южными, западными и приволжским губерниями в ближайшие шесть лет. Для скорейшего осуществления этой задачи Комиссия считала необходимым активное привлечение иностранных частных капиталов, так как сооружение казенных железных дорог требовало бы заключения обременительных для бюджета многомиллионных государственных займов, которые в условиях тяжелого финансового положения России были абсолютно невозможны. Облигационные займы частных железных дорог, по мнению членов Комиссии, с правительственной гарантией реализуемые за границей, в свою очередь дают возможность быстро привлечь иностранное золото в страну и оградить денежную систему от полного краха. Формально же обособленные от государственных внешних займов железнодорожные облигационные займы частных железных дорог создают новый канал притока иностранного капитала[430].

Приведенные пассажи документа создавали у П.П. Мельникова двойственное впечатление. С одной стороны, он не хуже других сановников понимал, что в финансовом отношении государство находится не в лучшем состоянии. С другой стороны, он видел, как много денег тратится на Двор царя, помощь помещичьему землевладению, которое, оставаясь бездоходным, хирело год от года. Понимал и то, что в условиях малой контролируемости многих сановников, их безответственности по отношению к финансовой дисциплине своих ведомств, коррупции, которая ничуть не стала меньше, чем в николаевские времена, иностранцы будут не приносить деньги в Россию, а больше выкачивать их из нее. Но у Мельникова не было возможностей противостоять принятым решениям. Оставалось одно: там, где это было возможно, по-прежнему строить железные дороги за счет казны или с привлечением легче контролируемого, по его мнению, отечественного капитала.

* * *

В июне 1865 г. в жизни П.П. Мельникова и возглавляемого им ведомства произошло большое и важное событие, касавшееся по своей значимости всей страны. Главное управление путей сообщения и публичных зданий преобразовалось в Министерство путей сообщения, ставшее девятым среди органов центрального управления[431]. Одновременно в структуре нового министерства произошли значительные перемены. Гражданское строительство и губернское дорожное дело были вновь переданы Министерству внутренних дел. Корпус инженеров путей сообщения был упразднен, и военные чины Института Корпуса инженеров путей сообщения отменены. При Министерстве путей сообщения был создан Ученый комитет, который, в частности, должен был следить за усовершенствованием путей сообщения. Институт Корпуса инженеров путей сообщения был преобразован из закрытого в открытое высшее учебное заведение первого разряда университетского типа с пятилетним сроком обучения[432].

Все эти меры вполне укладывались в общее течение Александровской либерализации общественной жизни страны и в целом имели положительное значение. Во всяком случае Павел Петрович принял их с пониманием.

Наиболее важным же для Мельникова было то, что с созданием нового министерства упрочивалось положение путейского ведомства в общей системе государственного аппарата, а одновременно возросла и роль его главы. Он уравнивался в правах со всеми другими министрами. Его голос звучал весомее как в Государственном совете, так и в Комитете министров, членом которых он являлся теперь по должности, а не просто приглашался присутствовать как главноуправляющий. С созданием министерства поднималась и роль железных дорог, их примат над другими видами транспорта в самом министерстве[433].

Первым министром путей сообщения Александр II назначил П.П. Мельникова. Это также не являлось случайностью. При обсуждении царем этой кандидатуры со своими ближайшими сподвижниками и ее одобрении совпали несколько слагаемых: богатый опыт Павла Петровича в железнодорожном деле, умелое руководство им путейским ведомством в течение почти трех лет, его

огромная популярность в железнодорожных кругах и в среде научно-технической интеллигенции. Сыграло свою роль и отстаивание им дела строительства железных дорог в России. Ну а более яркой, квалифицированной личности на железнодорожном поприще просто не было. Вот уже четверть века Мельников являлся флагманом в этом трудном, но таком необходимом для страны деле. Он был талантливым основателем российской железнодорожной науки – обладателем огромного практического опыта как в проектировании железных дорог и мостов, так и в их строительстве. В этом плане Павел Петрович тогда не имел себе равных.

Первым делом Мельникова, ставшего министром, было разработать план создания обширной железнодорожной сети в соответствии с требованиями Особой комиссии, о которых сказано выше. В эту сеть должны были войти уже намеченные и новые линии: 1. Южная – от Москвы до Севастополя; 2. Восточная – от Орла до Саратова; 3. Западная – от Орла до Динабурга и от Риги до Либавы; 4. Юго-Западная – от Одессы через Киев до соединения с Западной линией и 5. Юго-Восточная – от Евпатории до Грушевских копей. Общая длина всех дорог составляла 4150 верст.

При составлении плана Павел Петрович во главу угла ставил несколько задач. Одна из них состояла в том, чтобы открыть продукции земледелия и животноводства во всех регионах, по которым проходили намеченные дороги, кратчайшие пути к главным портам Балтийского, Черного и Азовского морей. Не менее важным являлось учредить кратчайшее сообщение хлебородным местностям Юга, Юго-Востока и Юго-Запада с северо-западными губерниями. Связать со столицами и между собой главные центры России и в числе прочих Киев. Обеспечить со временем всю железнодорожную сеть минеральным топливом из Донецкого бассейна и доставлять его в безлесные районы страны 434

Последняя проблема – переход подвижного состава на минеральное топливо – все больше осознавалось в обществе. Очень четко прозвучала мысль об этом в дебатах первого Всероссийского торгово-промышленного съезда, созванного по случаю Всероссийской мануфактурной выставки 1870 г. Секретарь Общества для содействия русской промышленности К.А. Скальковский внес тогда предложение, чтобы железные дороги, проходящие по местностям, богатым каменным углем, непременно потребляли его для топ-

лива вместо дров, чтобы «спасти остатки лесов». Но, как видим, об этом значительно раньше, чем экономисты и публицисты, думал и претворял свои планы в жизнь П.П. Мельников.

Став министром, Павел Петрович достигает пика своей карьеры. Он становится ближайшим советником царя по всем видам путей сообщения. Теперь Мельников мог многие вопросы перед их официальным внесением в Государственный совет, Комитет министров предварительно обговорить их с Александром II, порекомендовать ему принять то или иное их решение в этих инстанциях. Но одновременно он понимал, что должность министра не только расширила его полномочия, радиус действия, но и прибавила ему новые сонмы завистников, интриганов и врагов. Он отлично сознавал, что вокруг царя, помазанника Божиего, абсолютного монарха, постоянно идет борьба, чтобы быть ближе к его уму и сердцу, а у низкопробных людей, а таких всегда много вокруг монарха, хотя бы ближе к его сапогу. Зависть, интриганство, подковерная борьба, бешеный карьеризм – обычное дело в любом правительственном аппарате, а в самодержавном – особенно. Поэтому Павлу Петровичу приходилось быть чрезвычайно острожным, не лезть с бухты-барахты по любому вопросу со своим мнением, не мозолить глаза царю, а выступать лишь тогда, когда необходимо и с предельно аргументированным мнением, бросая его, образно говоря, на чашу весов лучше тогда, когда все уже высказались. Мельников хорошо знал практическую психологию – запоминается первое и последнее мнение. Любят не умных людей, а посредственностей, милых Иванушек, которых добродушно терпят, зная, что они не конкуренты.

Дел у министра стало заметно больше, чем у главноуправляющего ведомством путей сообщения. В структуре министерства имелось несколько крупных подразделений: Совет министра, в который входили шесть человек, возглавлявших департаменты; Ученый комитет, предварительно рассматривавший все проекты дорог, мостов, конструкции новых локомотивов, вагонов. Министерство включало несколько департаментов: сухопутных сообщений, водных путей, железных дорог, все более выходивших на первый план ввиду сложности дел и множества стоящих перед ним задач. На правах департамента был и Отдел ревизии отчетов. В Ученый комитет входили Учебный отдел и редакция «Журнала Министерства путей

сообщения» (так начал называться прежний «Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий»)[436].

Министр должен был полностью слить и сосредоточить в своих руках всю техническую и административно-хозяйственную деятельность по руководству и эксплуатации всех видов путей сообщения. Функции его в этом плане были весьма широкими. Министерство ведало содержанием, благоустройством и использованием железнодорожного, водного и гужевого транспорта, торговых портов, руководством, эксплуатацией и строительством казенных железных дорог и рельсовых подъездных путей, надзором и контролем частного железнодорожного строительства, водных путей, осуществлять руководство учебными заведениями ведомства[437] Поэтому ежедневно Мельников соприкасался с огромным множеством дел, подписывал десятки, а порою сотни различных бумаг, выслушивал подчиненных чиновников, отдавал различные распоряжения. Сюда же надо прибавить регулярные заседания в Государственном совете, совещания Комитета министров, выступления в них с докладами и сообщениями по проблемам путей сообщения в этих высших законосовещательных учреждениях, а также с докладами императору. Так что день министра был предельно загружен, если он хотел быть в курсе всего, что делается в его епархии. К тому же необходимо было сопровождать императора в дальних поездках, например, когда он ехал на отдых в Ливадию.

Со всей этой кутерьмой дел, встреч, поездок Павлу Петровичу помогали справиться внутренняя самодисциплина, тщательное распределение работы, умение не брать на себя все, а только контролировать работу своих подчиненных, доверяя им в решении возложенных на них дел, уважая в больших, средних и малых чиновниках их человеческую личность, не стесняя их мелочной опекой, придирчивостью, ненужными распеканиями.

Главное внимание Мельников сосредоточил на практическом осуществлении плана создания сети железных дорог. Ближайшей задачей являлось ускоренное возведение трассы Москва–Курск, строящейся за счет казны. И она, сооруженная под руководством талантливых русских инженеров-путейцев И.П. Павловского (Москва–Тула), А.И. Фалевича (Тула–Орел) и В.О. Керсновского (Орел–Курск), вступила в строй в том же 1865 г.[438]

При строительстве этой магистрали вставали немалые трудности, вызванные недостаточным финансированием. Государственное казначейство выделило, к примеру, на 1864 г. всего 1,5 млн руб. Их хватило только для начала работ даже не по всей линии, а лишь на участке дороги Москва–Серпухов. Экономить приходилось на всем: оплате труда строителей, штате управления, который насчитывал всего 15 человек. Возглавлял участок, а затем и возведение всей дороги инженер В.С. Семичев, знакомый Павлу Петровичу еще по сооружению Николаевской магистрали, а затем под его руководством работавший по трассированию новых железных дорог по направлению Москва–Харьков–Феодосия в годы Крымской войны. Строительство колеи Москва–Курск осуществлялось подрядным способом[439].

Пробивать строительство новых железных дорог с участием государства Мельникову с каждым годом приходилось все труднее. О баталиях, разгоравшихся в Комитете министров, рассказывает в своем дневнике от 16 марта 1865 г. министр внутренних дел П.А. Валуев, ярый оппонент Павла Петровича в подобных вопросах. Рассматривалось тогда уже упомянутое выше дело о Южной железной дороге барона К.К. Унгерна-Штернберга. Проект, за который выступал Мельников, как уже сказано нами, все же прошел, несмотря на жесточайшую оппозицию известных ретроградов – князя П.П. Гагарина, возглавлявшего Комитет министров, министра государственных имуществ А.Д. Зеленого и других сановников. Павла Петровича тогда поддержал царь.

Поддержка императором концепции Мельникова – строить железные дороги там, где это возможно за счет казны, – вопреки решениям Особой комиссии, о которой также сказано выше, рост его влияния в правительственных кругах вызывали зависть, злобу, интриги других министров. Отсюда в дневниках Валуева негативное отношение к Павлу Петровичу. Особенное его негодование заметно в записи от 17 февраля 1866 г. «Государь, – записал П.А. Валуев, – поддался под любимую мечту Мельникова насчет постройки дорог правительственными средствами и решительно не соображает финансовой части дела. Государь раздражается критикою нашего финансового управления и управления Министерством путей сообщения и поддерживает тем упорнее и то и другое. Рейтерн и Мельни-

ков не прочь от канцелярских маневров для влияния на государя, и государь им поддается»[440]. Суть же дела была в том, что в этом конкретном случае как Мельников, так Рейтерн, каждый, исходя из своих замыслов, были озабочены созданием железнодорожной линии в Донбассе. А это давало возможность перевести локомотивы на минеральное топливо.

По мнению же Валуева, этот проект имел целью лишь выказать заботливость двух министров в деле железных дорог и, таким образом, убедить Александра II в их дальнейшем успехе. «Однако, – продолжает он, – ничье мнение не имеет веса перед государем»[441]

В какой-то степени, говоря об Александре II, А. Валуев был прав и верно определил линию его поведения в любом серьезном деле. В конце 1866 г. писатель и публицист Б.М. Маркевич, вращавшийся в аристократических сферах, близкий к «Московским ведомостям», передавал их издателю М.Н. Каткову слова поэта Ф.И. Тютчева: «Государь никогда не решится отдать себя в руки одного определенного направления, и чем сильнее чувствует он в данный момент влияние на себе одного человека, тем сильнее инстинкт его требует найти другого человека, мнения совершенно противоположного, чтобы из этих противоположностей составить себе нечто среднее, чем он и будет руководствоваться»[442] Поэтому Александр II постоянно колебался, качался, как маятник, между либералами и ретроградами. И это, как для Мельникова, так и сторонников прогрессивных преобразований, создавало немалые трудности.

* * *

Будучи главноуправляющим, а затем и министром путей сообщения, П.П. Мельников считал, что расширение железнодорожного строительства не может быть успешным без создания ряда отраслей промышленности, недостаточно развитых в стране, и, прежде всего, своего развитого рельсопрокатного производства. Как уже сказано выше, в 40-е гг., как хотели тогда П.П. Мельников, владелец горных заводов С.И. Мальцов и другие русские заводчики, создать его не удалось.

Когда в 60-х гг. XIX в. началось железнодорожное строительство, все необходимые для него рельсы и подвижной состав при-

ходилось завозить из-за границы. В интересах ускоренного сооружения дорог в числе других льгот частным обществам широко давались разрешения на беспошлинный ввоз рельсов и вагонов. До 1869 г. внутреннее производство свелось к изготовлению ничтожного количества рельсов и паровозов лишь на казенном – Воткинском – заводе.

Правительство практически приступает к форсированному развитию рельсового производства только в 1868 г. И в этом немалая заслуга П.П. Мельникова, неоднократно ставившего эти вопросы перед Министерством финансов, Комитетом министров да и перед самим императором.

Первый толчок к развитию рельсового производства в 60-е гг. внутри страны был дан Путиловским заводом. Это предприятие впервые сумело выполнить огромный по тому времени заказ на 4 млн пудов рельсов, а после того как в середине 70-х гг. XIX в. железные дороги стали переходить от железных рельсов к стальным, первым наладило их производство[443].

Точных сведений о выданных казенных заказах на рельсы не имеется, но судя по данным об их выполнении с 1869 по 1883 г., можно считать, что за этот период заказы были сделаны в количестве свыше 20 млн пудов на сумму примерно в 46–48 млн руб.[444] Не меньшая потребность была в отечественном паровозо- и вагоностроении. Павел Петрович постоянно внушал «верхам» идею о необходимости развития этих отраслей, как самых актуальных и насущных для российского железнодорожного транспорта. «Тем самым, – писал он в докладных записках, – освободимся от иностранной зависимости, и не будем приобретать из-за границы ценою нашего золота металлические изделия и машины в столь огромных количествах»[445].

Столь нелегкая борьба с косностью правящих кругов за экономическую самостоятельность и независимость России давала свои плоды. В 1866 г., благодаря усилиям Мельникова, было принято правительственное решение обеспечить «поездное движение отечественными паровозами». В связи с этим отменили право беспошлинного ввоза подвижного состава частными железными дорогами. Тогда же Министерство путей сообщения заключило выгодные для обеих сторон контракты на приобретение локомотивов с Невским

механическим заводом в Петербурге, Камско-Воткинским, Мальцовским и другими паровозостроительными предприятиями[446]. Сложнее оказалось дело с налаживанием рельсового производства.

Начавшаяся казенными заказами в 1868 г. полоса формирования развития паровозных, вагонных и рельсовых заводов, в начало которой внес огромный вклад П.П. Мельников длилась до конца 70-х гг. XIX в. – до завершения в России этапа усиленного железнодорожного строительства. К этому времени (1879 г.) в России насчитывалось 5 паровозных, 12 вагонных и 8 рельсовых заводов. В этот период они были способны удовлетворить 75 % потребностей в паровозах, 93 % в товарных вагонах и 70 % – в рельсах[447]

13. В БОРЬБЕ С КОРРУПЦИЕЙ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Много сил и времени отнимала у Мельникова борьба с высокопоставленными покровителями различных железнодорожных дельцов, число которых увеличивалось с каждым годом, с тех пор как правительство взяло курс на допуск частного капитала в отрасль. Одним из таких покровителей, с которым Павел Петрович вел неравное противостояние, был великий князь Михаил Николаевич, четвертый сын императора Николая I. С 1863 г. он являлся наместником Кавказа и главнокомандующим кавказской армией. Борьба с ним шла по вопросу о сооружении Поти-Тифлисской железной дороги. Наместник считал, что строительство земляного полотна и искусственных сооружений должно быть передано ведомству путей сообщения, более же легкая работа, которая должна была принести большие барыши – частному обществу зарубежных капиталистов[448]. Мельников был категорически не согласен с таким намерением. В письме по этому поводу он писал великому князю: «Я долгом считаю присовокупить, что вообще, концепция Закавказской дороги в том виде, как она предложена учредителями, представляет существенное неудобство в том, что работы самые трудные и по роду своему подверженные многим случайностям и недоступные точной определительности, как-то: устройство земляного полотна и искусственных сооружений – оставляются на попечении правительства, тогда как «Общество» принимает на себя лишь работы менее затруднительные и вполне определенные, именно устройство верхнего пути и подвижного состава и построение станций».

Великий князь, воспользовавшись поддержкой министра финансов М.Х. Рейтерна, минуя Министерство путей сообщения, утвердил свой проект возведения дороги непосредственно у брата, Александра II. Сообщая об этом Мельникову, он с издевкой подчеркивал: «Я надеюсь вполне, что Вы не откажете содействовать осуществлению моих предначертаний»[449].

Однако у Павла Петровича, несмотря на описанную неудачу в споре с братом царя, были и победы в этой нелегкой борьбе за сохранение государственных интересов. Уже упоминаемый П.А. Валуев как поражение своей коалиции – противников государственного железнодорожного строительства, записывает в дневнике 2 октября 1866 г. сообщение о том, что в Совете министров обсуждался вопрос при председателе Комитета железных дорог гр. Строганове и при двух генерал-губернаторах – Коцебу и Безаке – вопрос о новых предложениях директора австрийской Лембергско-Черновицкой железной дороги Офенгейма насчет Южной железной дороги от Черновиц. Мне, пишет Валуев, следовало молчать.

Дело в том, что группа Валуева считала, что следовало войти по этой теме в соглашение с австрийцами, претендовавшими на то, чтобы строить часть этой дороги на российской территории, что увеличивало влияние Австрии на русское население, а российский транспорт ставило в зависимость от соседней державы полувраждебной России. «Несмотря на очевидную правильность воззрений нашей стороны, – пишет министр внутренних дел, – столь же очевидно было, что государь станет на противной стороне г.г. Рейтерна, Мельникова и Безака. Я, однако же, высказал свое мнение. Конечно, напрасно…»[450]. Некоторые члены Комитета железных дорог (Чевкин, Зеленой, Гестерфельд, Кербедз), также как и Мельников и Рейтерн, считали нецелесообразным вступать в переговоры с Офенгеймом хотя бы до тех пор, пока не будут закончены переговоры с А. Потоцким, членом галицийского сейма, о сооружении ветки Киево-Балтской железной дороги, соединяющей эту линию с Лембергом (Львовом). Вышеназванные члены Комитета железных дорог при этом подчеркивали, что правительственный кредит, как считал и Мельников, необходимо предоставлять на строительство важнейших железнодорожных линий, в частности Киево-Балтской железной дороги. Председатель же Комитета железных дорог, а также Валуев, Тотлебен, Грейг считали возможным вступить и параллельно в переговоры с Офенгеймом, имея в виду, что переговоры с Потоцким едва ли увенчаются успехом.

В Совете министров 27 октября слушался журнал Комитета железных дорог. Александр II счел нецелесообразным ведение переговоров с Офенгеймом.

Как видим, в возведении рельсовых путей в приграничных областях пересекались вопросы внутренней и внешней политики, а в таких случаях все решал император. Так что в этом сложном случае точка зрения Мельникова была поддержана царем[451].

К вопросу о строительстве Киево-Балтской дороги вскоре пришлось вернуться вновь. Не удалось найти для нее более или менее устраивавших Министерство путей сообщения концессионеров. П.П. Мельников предложил ее сооружать на казенный счет. Предложение его было принято ввиду огромной важности этой колеи для южных районов страны. Когда ее построили, то оказалось, что возведение линии под личным кураторством министра путей сообщения оказалось относительно недорогим – всего 50 с небольшим тысяч рублей за версту. Дорога была сделана осмотрительно и добросовестно. Сам Мельников, пишет по этому поводу дореволюционный историк А. Корнилов, оказался человеком честным[452]. Все это еще раз доказывало беспочвенность мнения о чрезвычайной дороговизне строительства железных дорог в России, способствовало привлечению в эту отрасль как иностранных, так и русских капиталов.

* * *

Постепенно строительство железных дорог в стране выходило из застоя. О состоянии дел в этой отрасли в 60-е гг. XIX в. в какой-то степени говорит письмо управляющего делами Комитета министров А.Н. Куломзина К.П. Победоносцеву, как его тогда называли «тайному правителю России», от 21 декабря 1886 г. В начале Куломзин сообщает, что большого труда стоило вызвать предпринимателей и множество предприятий расходились, не приступив к делу.

В возможность доходности наших дорог, продолжает автор письма, никто не верил. Дело в том, что гарантированные казенные акции Московско-Рязанской железной дороги себя не оправдали и стоили всего 60 рублей за 100. Перелом произошел после быстрой наживы представителей дворянства фон Дервиза и Мекка. Затем, говорит Куломзин, сделался ужасный наплыв желающих получить концессию на строительство железных дорог. Этим воспользовались некоторые высокопоставленные лица «и почти гласно стали раздавать концессии»[453]. В роли посредников и просителей высту-

пали как члены императорской фамилии, включая самого Александра II, влиятельнейшие лица из бюрократических верхов до председателя Комитета министров князя П.П. Гагарина и придворного окружения, так и дворянские общества и земства[454]. Об этом же сообщает в своих воспоминаниях военный министр Д.А. Милютин: «С ведома высших властей и даже по высочайшей воле раздаются концессии на железные дороги фаворитам и фавориткам прямо для пополнения их финансового положения, для того именно, чтобы несколько миллионов достались под видом барыша тем или другим личностям»[455].

Действительно, десятки, даже сотни предпринимателей начали обращаться с просьбой о выдаче им концессий в Комитет министров. Если в 1866 г. правительство выдало лишь одно разрешение на изыскание новых линий, то в 1869 г. их уже было выдано 139, что привело к заключению договоров на строительство более 50 новых линий[456].

Как уже сказано, наряду с отдельными предпринимателями просить концессии стали и губернские земства, также почуявшие, что на этом деле можно неплохо заработать. С ходатайствами о предоставлении железнодорожных концессий выступали Ефремовское, Тамбовское, Козловское, Кирсановское, Борисоглебское, Московское, Смоленское и другие земства. Получившие их Харьковское, Елецкое, Воронежское земства передавали затем свои права известному железнодорожному дельцу С.С. Полякову или другим дельцам[457].

Так, в начале 1867 г. постройка железной дороги между Орлом и Витебском была дана правительством земству Орловской губернии, которое передало свое право оптовым подрядчикам, а заодно продало им же и право на поставку всего изготовленного для дороги за границей оборудования в виде подвижного состава и рельс варшавскому предпринимателю, банкиру Френкелю, постоянно проживающему в Париже[458]. Пожалуй, не одна отрасль хозяйства, исключая, видимо, золотопромышленность, не приводила к столь быстрому и порой сказочному обогащению лиц, так или иначе причастных к строительству железных дорог в России. Это были как лица, имеющие какое-либо отношение к правительственным верхам, так и обычные большие и малые подрядчики, бравшиеся построить колею либо в целом, либо ее отдельный участок. Среди них было не-

мало ловких, предприимчивых людей, как россиян, так и зарубежных дельцов. Деньги получались как за счет различных махинаций, спекуляций, так и обычного казнокрадства, массовой коррупции и торговли железнодорожными концессионными паями.

Большие прибыли из подобных операций извлекли по скупке Николаевской, а затем и Петербурго-Варшавской железной дороги в конце 60-х гг. XIX в. американские, французские и английские капиталисты. Так, американец Уайненс, подвизавшийся на русском железнодорожном рынке еще со времен строительства Николаевской железной дороги сначала на аренде Александровского завода, а затем на ремонте подвижного состава линии, связывающей две столицы, скупив паи Главного общества российских железных дорог на 6 млн руб. стал контролировать эту компанию, нажив десятки миллионов рублей[459].

Значительные доходы со строительства железных дорог получали коррумпированные сановно-бюрократические круги. Уже упомянутый А.И. Кошелев так характеризует обстановку в период железнодорожной «горячки»: «Взяточничество, личные денежные расчеты, обходы законных путей и проч. дошли в Петербурге до крайних пределов. Всего можно было достигнуть и вместе с тем в справедливейшем, в законнейшем получить отказ... Безнравственность, бессовестность и бессмыслие высшей администрации превзошли все мошенничества и нелепости губернских и уездных чиновников»[460].

Эта железнодорожная вакханалия была курьезом тогдашних общественных нравов, потому что главными воротилами являлись люди, про которых всякий прежде спрашивал: что общего между ними и железными дорогами? И действительно, никто не мог понять, отмечает в своих воспоминаниях консервативный журналист князь В.П. Мещерский, почему такие люди, как Мекк, Дервиз, Губонин, Башмаков и пр. и пр., которые не имели, во-первых, ни гроша денег, а во-вторых, никаких инженерных познаний, брались за концессии как ни в чем не бывало и в два-три года делались миллионерами...»[461].

П.П. Мельников в атмосфере этой горячки был атакован со всех сторон и ввиду предписаний Комитета министров вынужден был соглашаться на концессии лицам, не представлявшим никакой гарантии для правительства – ни материальной, ни нравствен-

ной, вспоминал уже неоднократно цитированный нами В.А. Панаев. «Наплыв в то время разных учредителей, вылезших из неведомых щелей, – писал он, – можно считать не единицами, а многими десятками. Сделана была попытка к ограничению этих господ, жаждавших лакомого кусочка, но и это ограничение было обойдено под прикрытием земств»[462].

В.А. Панаев, охарактеризовав большие заслуги Мельникова в должности министра путей сообщения, говорит и о его недостатках, по его личному мнению: «Он не был устойчивого характера, не желал борьбы и уступал большей частью натиску. Этой уступчивости и надо приписать раздачу железных дорог в частные руки, вопреки его взглядам...» Мемуарист приводит и рассуждения Павла Петровича по этому поводу: «Да! ничего не поделаешь, надо уступать; но я утешаюсь тем, что неурядица скоро должна исчезнуть, ошибки можно впоследствии исправить, и потери со временем тоже вознаградятся; но дороги нужны обширной стране...»[463].

Частично соглашаясь с Панаевым, необходимо сказать несколько слов в защиту Мельникова. Занимая должность министра, он видел значительно больше, чем А.В. Панаев, возглавлявший в тот период строительство Грушевской и половину Курско-Киевской дороги в качестве подрядчика и ответственного перед предпринимателями и правительством инженера. Так что взгляд его на события железнодорожного строительства в тот период можно назвать скорее региональным. Павел же Петрович видел всю систему коррупции, начиная с лиц императорской фамилии и всей правящей камарильи и он хорошо понимал, что плодотворно противостоять ей невозможно, что в лучшем случае можно одернуть одного-двух высокопоставленных лиц, замешанных в аферах, но победить систему взяточничества в самодержавной стране, где все не может подниматься выше предначертанного императорским скипетром, нельзя. Главным же, несмотря на коррупцию, взяточничество, казнокрадство, для Мельникова было строить рельсовые пути, поднимая тем самым страну к цивилизации, культуре, благосостоянию.

Оспаривая суждения В.А. Панаева, можно высказать еще одно положение: лица, стоящие ниже на административной лестнице, преувеличают власть выше стоящих в борьбе со злом, непорядками и преувеличают свои потенциальные возможности. Это замечательно выразил А.С. Пушкин в сказке о царе Салтане в рассуждении трех девиц: «Кабы я была царица...»

* * *

Даже в таких, не особенно благоприятных условиях строительства железных дорог в России бум в возведении их был победой курса П.П. Мельникова и его единомышленников и поддерживавших их прогрессивных кругов. Стальные пути тянулись в новые районы, о чем еще несколько лет нельзя было и мечтать. Намного расширялась география железнодорожного строительства.

В бытность Павла Петровича главноуправляющим, а затем министром путей сообщения началась закладка Северной железной дороги, пролегающей сейчас на Севере и Северо-Востоке, на территории Полярного Урала и в северной части бассейна реки Обь в Западной Сибири. Ее протяженность составляет более 6 тыс. км, а тогда, около 150 лет назад, на этих огромных пространствах не был ни одной колеи[464].

Начиналось же это важное, поистине историческое для страны, дело так. Еще в конце 50-х гг. XIX в. русские капиталисты образовали ряд частных обществ по постройке Московско-Ярославской, Московско-Рязанской и других железных дорог с гарантированной правительством прибылью в 5 %. Так ведомство путей сообщения было постепенно устранено от непосредственного строительства новых железнодорожных линий, но сохранило за собой право их технического контроля. С этой целью и была создана Главная инспекция железных дорог во главе с П.П. Мельниковым[465], о чем подробно рассказано нами выше.

В 1859 г. представителями московского купечества в лице бывших винных откупщиков И.Ф. Мамонтова, Н.Г. Рюмина, Д.П. и В.П. Шиповых и строителем первого московского водопровода многократно уже упоминаемого инженера А.И. Дельвига, оставившего ценные воспоминания о многих своих современниках, в том числе о П.П. Мельникове, была получена концессия на строительство Московско-Ярославской железной дороги[466].

После утверждения устава Общества Московско-Ярославской железной дороги началось возведение колеи от Москвы до Сергиева Посада. В 1860 г. участок в 66 верст был сдан в эксплуатацию. Мельников всячески протежирует желанию русских капиталистов. В 1867 г. правительство разрешает строить линию Новки–Шуя–Иваново–Вознесенск. В июне того же года при его покровительстве Обществом получена концессия на продолжение трассы Сергиева

Посада на Ярославль. Завершена же дорога до Ярославля 18 февраля 1870 г., когда П.П. Мельников уже не был министром путей сообщения. Но вклад его в создание основ Северного железнодорожного пути значителен. Это отвечало его планам продвижения рельсовых путей на Северо-Восток, а далее – в азиатские районы страны[467].

Эксплуатация железной дороги Москва–Ярославль положительно сказалась на экономической жизни всего Волжского региона, так как Ярославская губерния являлась центром снабжения Русского Севера всей необходимой продукцией сельского хозяйства – от хлеба до огурца, как говорили в то время. Отчет ярославского губернатора уже за 1871 г. показывает, как положительно оживились торговля и промышленность края. Причину этого он видит в устройстве в Ярославской губернии двух железных дорог – от Ярославля к Москве и от Рыбинска до станции Бологое на Николаевской железной дороге, ведущей к Петербургу. Губернатор – личность во многом историческая, бывший командир фрегата «Паллада» И.С. Унковский, адмирал и сенатор, – выражает уверенность в том, что еще больше увеличит торговлю Ярославской губернии соединение ее узкоколейкой с Вологдой. Сооружение ее, сообщает Унковский, уже завершается, но движение по ней откроется в начале 1872 г., хотя еще и не по всей линии, а на одном участке – между Ярославлем и Даниловом[468].

Вопрос о соединении Вологды железнодорожными путями с крупными городами страны встал на повестку дня в конце 60-х гг., когда Мельников был еще министром путей сообщения и всячески этому содействовал. Работы взялось выполнить Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, главным акционером которой был И.Ф. Мамонтов. Однако завершил эту работу его сын С.И. Мамонтов.

Савва Иванович был одним из сыновей И.Ф. Мамонтова, одного из ведущих учредителей этого акционерного общества. Его доходы тогда превышали 3 млн руб. Савва Иванович был широко одаренным молодым человеком, очень деятельным и увлекающимся. С юных лет он приобщился к театру, выставкам художников. Иван Федорович, опасаясь страстного увлечения сына искусством в ущерб «серьезному делу», отправляет его, по сути ссылает, в Пер-

сию – торговать. Так началась трудовая жизнь этого яркого, разносторонне талантливого человека[469].

Одним из первых крупных дел С.И. Мамонтова стало строительство дороги от Ярославля до Вологды. Ему тогда не было и 30 лет. На первый взгляд устройство этой линии «по болотам» казалось капризом молодого миллионера. Государственные люди иронизировали, что «он намерен вывозить с севера морошку», но Мамонтов оставался глух к этим насмешкам и делал свое дело. Всего лишь год понадобился строителям для проведения узкоколейки от станции Урочь (Ярославль) до станции Вологда. Открытие дороги, как и писал в отчете ярославский губернатор И.С. Унковский, состоялось 20 июня 1872 г. В 6 ч утра из Ярославля отправился первый пассажирский поезд со 112 пассажирами и вечером прибыл в Вологду. Среди пассажиров были Савва Мамонтов и главный инженер строительства Чижов.

По дороге Ярославль–Вологда ежедневно ходили два поезда – почтовый и товарно-пассажирский. Время в пути составляло 13–18 ч. Однако, чтобы попасть в Москву, необходимо было сделать пересадку с узкой на широкую колею. Поэтому, прибыв в Ярославль, пассажиры переправлялись через Волгу и пересаживались в московский поезд. Лишь после строительства моста через Волгу, завершенного в 1913 г. и перехода на широкую колею, из Вологды отправился первый прямой поезд Вологда–Москва. Это был февраль 1913 г.[470]

14. СОДЕЙСТВИЕ ОБОРОНЕ СТРАНЫ

П.П. Мельников, став главноуправляющим, а затем министром путей сообщения, говорил о необходимости возведения железных дорог не только в высших государственных учреждениях, но отстаивал свою точку зрения в печати. В 1863 г. на страницах «Журнала Главного управления путей сообщения» появилась его статья о создании единой сети железных дорог. Автор указывал, что без этого условия экономическому развитию страны, ее безопасности будет нанесен серьезный ущерб.

Ведущее положение публикации заключено в словах: «Россия не должна останавливаться перед необходимостью некоторых пожертвований, чтобы исполнить сеть главных линий железных дорог в самое короткое время». Речь дальше шла о постройке новых линий общей длиной 4812 верст[471].

Проект Мельникова вызвал горячие отклики, в первую очередь со стороны Военного министерства, возглавляемого, как уже сказано прогрессивно мыслящим, образованным Д.А. Милютиным[471]. В 1864 г. в «Русском инвалиде» появился ряд статей Н.Н. Обручева, публиковавшихся под общим названием «Сеть русских железных дорог. Участие в ней земства и войска». Вслед за этим, по поручению Д.А. Милютина, Н.Н. Обручев составил в 1868 г. для Комитета министров специальную докладную записку «О железных дорогах, необходимых в военном отношении»[472].

Автор записки указывал, что появление железных дорог в Европе в корне изменило военное и политическое положение России. Неуязвимая прежде страна теперь может с большей вероятностью подвергнуться нападению как со стороны моря, так и со стороны суши. Между тем при сооружении железных дорог «потребности военные оставались на втором плане и поэтому для них сделано немногое. Выстроенные пока дороги обеспечивали лишь передвижение войск из внутренней России к нашей базе (на Двине и Днепре – авт.) и дают хотя одну линию быстрого сообщения от Двины к Варшаве. Но опаснейшие части нашего отечества, по словам Н.Н. Обручева, остаются и до сих пор без прочной связи с

центром государства, а в средствах к сосредоточению наших войск в пограничных районах – к передвижению их из района в район – мы далеко уступаем неприятелю». Обручев указывал, что дальнейшее строительство дорог не может осуществляться без учета стратегического положения страны как на западном, так и на северном и юго-западном направлениях. «Западные пределы наши, – отмечалось в записке, – менее защищенные в географическом отношении, являются наиболее слабыми и в политическом».

Исходя из этого, Обручев предлагал обеспечить переброску войск в Привисленский край с северо-востока и юго-востока, а также установить связь центра с югом и, наконец, усилить строительство рокадных путей. Эти задачи могли быть обеспечены строительством ряда дорог первой и второй очереди.

К дорогам первой очереди Военное министерство относило: Крымскую (Лозовая–Севастополь–Феодосия–Керчь), Смоленско-Брестскую (через Минск–Могилев), Волынскую (Киев–Ровно–Брест с веткой Ровно–Броды), Полесскую рокадную (Киев–Чернигов–Могилев до пересечения со Смоленско-Брестовской дорогой, далее Брест–Гродно).

К дорогам второй очереди относились рокадная колея вдоль Вислы (Новогеоргиевск–Ивангород с веткой от Ивангорода до Жукова), вторая рокада вдоль австрийской границы (от Петраково на Холм и далее до пересечения с Волынской железной дорогой), линия от Люблина до Ивангорода, третья рокада – прибалтийская (от Либавы через Шавли к Вильно); на юге страны надлежало обеспечить сообщение от Елизаветграда до Николаева и Херсона с веткой от Николаева к Одессе и построить дорогу от Херсона до скрещения с Крымской железной дорогой и, наконец, связать Екатеринослав с Киевом.

Обручев перечисляет, какие дороги должны быть сооружены на восточном и юго-восточном направлениях. «Очевидно, – пишет он, – что наша сеть должна спешить перешагнуть за Волгу и развиваться на восток и юго-восток и усилить могущество государства всеми богатствами, кроющимися в их глубине». Учитывая невозможность осуществления строительства программы в сжатые сроки за счет казны, Обручев указывал, что «если государство не сможет строить все дороги разом, то на первой очереди должны стоять те линии, в пользу которых сверх военных говорят еще наи-

более веские экономические интересы». Поэтому, считало военное ведомство, к делу нужно привлечь земства и капиталистов»[473].

Знакомясь с этим обширным планом строительства железных дорог, учитывающих как военные, так и экономические потребности страны, нельзя не полагать, зная о дружеских, приязненных отношениях Милютина с Мельниковым, что министр путей сообщения еще до составления записки не знал о ней или даже не участвовал в ее создании. Хотя Н.Н. Обручев (1830–1904) являлся видным военным ученым и управляющим делами Военно-учебного комитета Главного штаба, чтобы составить такую записку, конечно, нужно было обязательно ознакомить с ней Д.А. Милютина и П.П. Мельникова.

Доклад Обручева по составленной записке 11 февраля 1869 г. рассматривался в Комитете министров, но военное ведомство не нашло там поддержки. В принятом решении Комитета указывалось, что заслуживают внимания лишь две линии: Смоленск–Брест и Киев–Брест, но они уже включены в общий план. Туда же была включена и строящаяся Закавказская линия, предназначенная для связи между Черным и Каспийским морями. Так что строительство железных дорог продолжалось без должного учета стратегических потребностей страны, зато учитывались интересы знати. «Остается только дивиться, – записал в дневнике Д.А. Милютин, – как самодержавный повелитель 80 миллионов людей может до такой степени быть чуждым обыкновенным, самым элементарным началам честности и бескорыстия. В то время как с одной стороны заботятся об установлении строжайшего контроля за каждой копейкой ... с другой стороны, с ведома высших властей и даже по Высочайшей воле раздаются концессии на железные дороги фаворитам и фавориткам прямо для поправления их финансового положения»[474].

П.П. Мельников, будучи генералом железнодорожной службы, постоянно учитывал предложения Военного министерства и в меру сил помогал их осуществлению. Он, как и Д.А. Милютин, считал желательным скорейшее сооружение запроектированных его ведомством следующих линий: Воронежско-Грушевской, Борисоглебско-Царицынской и Пензенско-Самарско-Оренбургской. Его предложения также обсуждались на том же заседании Комитета министров 11 февраля 1869 г. Как рассказывает Милютин, «рас-

суждения и споры были весьма продолжительны. Только немногие из членов Комитета отнеслись сочувственно к заявлениям Военного министерства»[475].

Не без участия П.П. Мельникова, во всяком случае не без консультации с ним, во второй половине XIX в. в России зарождаются специализированные железнодорожные части. Еще в 1851 г. по распоряжению Николая I начали формироваться 14 отдельных военно-рабочих, две кондукторские и одна телеграфная роты, входившие в состав инженерных войск. Позднее для строительства железных дорог в мирное время в 1858–1863 гг. были созданы временные, а с 1864 г. – постоянные военно-рабочие бригады. Но в тот период личный состав этих бригад не готовился для обеспечения действий на театрах военных действий. Только с 1870 г., уже при новом министре путей сообщения В.А. Бобринском, стали создаваться военно-железнодорожные команды для подготовки в мирное время специалистов-железнодорожников[476].

Уделял внимание П.П. Мельников не только проблемам организации железнодорожных войск, но и правилам их перевозки на железнодорожном транспорте. Началась эта работа еще в период возведения колеи Петербург–Москва, когда он выступал консультантом и участником организации первых переброс воинских подразделений на участке Петербург–Колпино. В начале 50-х гг. XIX в. были проведены более или менее значительные опытные железнодорожные перевозки пехотной дивизии, конной бригады и нескольких артиллерийских батарей. Их опыт использовался при разработке правил перевозок войск и войсковых грузов[477].

В ноябре 1851 г. военным ведомством была издана первая инструкция о регулярном использовании железных дорог для воинских перевозок[478]. Естественно, что взаимодействие войсковых начальников с руководством дороги, начальниками железнодорожных станций и вокзалов опять не могло не согласовываться со специалистами, в том числе с Мельниковым.

Военным ведомством в 60-е гг. XIX в. была проделана значительная работа по подготовке штабов и войск к массовым железнодорожным перевозкам. В 1864 г. в учебный курс Военной академии было введено изучение «военных сообщений». Первое время изучались главным образом железнодорожная техника, способы разрушения и восстановления железных дорог, мостов. К концу

десятилетия было выделено время и на изучение способов войсковых перевозок. И здесь тоже естественно, что военный министр и министр путей сообщения не могли не консультироваться и обмениваться мнениями по самым различным вопросам.

В 1866 г. опыт воинских перевозок был закреплен в Наставлении о порядке перевозок войск по железным дорогам. В начале 1868 г. по инициативе двух министров – военного и путей сообщения в России создается орган – служба военных сообщений (ВОСО) и учреждены должности заведующих передвижением войск на железных дорогах и внутренних путях[479].

Новое положение по управлению войсками и их перевозке, вышедшее к конце 60-х гг. XIX в., учитывавшее опыт последних на то время итальянской и австро-прусских войн вновь привлекло внимание военных и железнодорожных деятелей к изучению значения и использованию рельсового транспорта в военном деле. В объяснительной записке к положению 1866 г. отмечалось: «Примеры всех последних войн, в особенности же итальянской 1859 и австро-прусской 1866 г. показали, до какой степени важно для армии искусное управление этими средствами»[480]. Естественно, что этот документ также не мог появиться в свет без учета мнения министра путей сообщения по поводу возможной переброски войск по русским железным дорогам.

Таким образом, военное ведомство, когда дело касалось передвижения по различным путям сообщения, не могло не прибегать к консультациям и согласованиям с руководством Министерства путей сообщения.

Согласованное действие двух ведомств – военного и Министерства путей сообщения повышало мобильность войск, способствовало успешному решению задач милютинской военной реформы и повышению обороноспособности страны. Все это выявилось еще при жизни П.П. Мельникова во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг.

15. ПРОТИВ ПРОДАЖИ НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Во второй половине 60-х гг. XIX в. П.П. Мельникову вновь пришлось конфликтовать с Главным обществом российских железных дорог. Еще в первой половине этого десятилетия оно претендовало на передачу ему в собственность Николаевской железной дороги. Но тогда его претензии властью и общественностью были отклонены. Немалую роль в этом сыграл Мельников.

Как уже неоднократно отмечалось, финансовое положение России в 60-е гг. XIX в. хотя и несколько улучшилось по сравнению с концом 50-х гг., но оставалось еще довольно трудным. Поэтому министр финансов М.Х. Рейтерн не был сторонником казенного хозяйства; он противился сооружению дорог средствами казны. Постройке их на деньги государства препятствовало и положение кредита: займы опускались до 60–80 %, что давало за 100 руб. только 80, даже выигрышный займ 1864 г. не весь был покрыт при подписке, так что часть его должен был принять Государственный банк. С другой стороны, и частным компаниям долго не удавалось реализовать капиталы помещением в акции[481].

В связи с этим Рейтерн, также как и Мельников, признавший «настоятельную потребность возможно быстрого сооружения общей сети железных дорог в России» и видевший в этом важное средство устранения экономических затруднений и укрепления политического могущества страны, в отличие от Мельникова предлагал стать на путь продажи уже выстроенных железных дорог и частично концессий, с тем чтобы высвобождаемые средства использовать на строительство новых линий[482].

Известный историк А. Корнилов, рассказывая об инициативе М. Рейтерна, добавляет несколько новых нюансов в историю продажи казенных дорог. Оказалось, что члены Главного общества российских железных дорог, немало поживившиеся русскими деньгами, распространили за границей слухи о чрезвычайной невыгодности подобных работ в России. Они утверждали, что это вещь совершенно бездоходная. И вот в результате этих провокационных слу-

хов получить достаточное количество средств в Европе для постройки новых линий в нашей стране не удалось. Тогда-то, по мнению А. Корнилова, у правительства, в первую очередь у Министерства финансов, появилась идея создать Особый железнодорожный фонд «для строительства новых дорог, пустив в продажу ряд казенных дорог, частично и Николаевскую магистраль»[483].

Предложение Рейтерна было передано на заключение Министерству путей сообщения. В своем представлении Мельников со свойственной ему прямотой, как и в 1860 г., решительно выступил против продажи дороги. В Комитет министров по этому поводу он писал следующее: «Николаевская железная дорога составляет в руках правительства послушное и могучее оружие для полезного влияния на развитие народной торговли и промышленности. Независимо от блестящих материальных выгод, какие эксплуатация ее доставит в близком будущем; а поэтому нельзя не желать, чтобы Николаевская дорога оставалась правительственною, тем более что отчуждение иностранцам такой дороги, на которой лежит успех, составляющий верный путь к устранению застигших Россию финансовых затруднений, произведет самое тяжкое впечатление в России, да едва ли не произведет и невыгоднейшие действия и за границей, где очень хорошо известно истинное значение и важность для государства Николаевской дороги и где ее отчуждение будет принято за симптом крайнего финансового бессилия».

По этим соображениям Павел Петрович признавал продажу Николаевской дороги мерой весьма нежелательной, при каких бы то ни было условиях цены и порядка уплаты; но в особенности считал продажу эту несвоевременной теперь, когда дорога далеко не достигла нормального состояния соответственно быстро возраставшему в последние годы движению на ней[484].

Мнение министра путей сообщения о несвоевременности продажи Николаевской железной дороги было вполне обоснованно. Министр же финансов мотивировал необходимость этого тем, что эта операция на три года обеспечит заграничные платежи, а тем временем развитие железных дорог и улучшение экономического положения страны облегчит для правительства условия этих платежей, но это противоречило всем правилам экономической науки и было вполне опровергнуто последующим опытом.

Была еще одна надежда у Комитета министров, связанная с продажей Петербурго-Московской магистрали: многие его члены надеялись, что эта акция представит сильную приманку для европейских капиталистов, которые, убедившись на практике в выгодности эксплуатации этой линии, изменят свое отношение к вложению денег в строительство российских железных дорог. Опыт также показал, что все эти предположения оказались совершенной иллюзией: ни один из солидных заграничных банков не сделал никакого предложения о покупке дороги. Все они предпочли дать ссуду правительству России на известных условиях, имея в виду, что своего они всегда добьются именно этим путем, писал известный железнодорожный специалист А.А. Головачев[485].

И все же покупатели Николаевской магистрали нашлись. В числе первых на нее начали претендовать распространители ложных слухов о положении в русских железнодорожных делах, – заправилы Главного общества русских железных дорог, отлично понимавшие, какой солидный куш они выручат на этой сделке, если дорога достанется им да еще по очень сходной цене.

О приобретении линии между двумя столицами хлопотало и Товарищество московских купцов-капиталистов, представителем которого был известный славянофил А.И. Кошелев, а также американский бизнесмен Уайненс, солидно разбогатевший на аренде Александровского завода в Петербурге, поставлявшего Николаевской дороге подвижной состав. Третьим претендентом оказался уже давно подвизавшийся в русском железнодорожном деле С.С. Поляков, начавший как мелкий подрядчик по поставке материалов и рабочей силы на строящиеся дороги и выросший в крупного предпринимателя, о котором будет подробно рассказано в другом разделе очерка. Наивыгоднейшие предложения правительству были сделаны московскими капиталистами[486].

П.П. Мельников, видя, что вопрос о продаже Николаевской дороги уже решен на самых верхних этажах власти, считал, что оптимальным вариантом ее реализации будет передача ее в руки отечественных капиталистов, о чем настойчиво хлопотал А.И. Кошелев.

Павлу Петровичу хорошо было известно это имя. Александр Иванович был не только удачливым предпринимателем, но и крупным общественным деятелем, одним из образованнейших людей

своего времени. Славянофил по убеждениям, он являлся известным экономистом, спонсором популярного в определенных кругах «Московского сборника», издателем славянофильского журнала «Русская беседа», стоявшего на позициях сохранения самодержавия, но выступавшего за проведение ряда реформ (свобода печати, отмена смертной казни). Не мог не слышать Мельников и о Кошелеве как о президенте Императорского общества сельского хозяйства в Москве, энергичном гласном Московской городской Думы. Таким образом, московских промышленников представлял известный властям человек, надежный с их точки зрения во всех отношениях, на которого можно было бы, казалось, положиться.

В числе московской делегации А.И. Кошелев прибыл в Петербург, чтобы начать хлопоты о покупке Николаевской дороги. По приезде в столицу, сообщает он в своих «Записках», мы узнали, что уступка Николаевской железной дороги Главному обществу российских железных дорог была почти решена и на условиях благоприятных для последнего. Мы составили записку с заявлением своих предположений, весьма выгодных правительству, и отправились с нею по власть предержащим.

Рассказывает Кошелев и о встрече с П.П. Мельниковым: «Министр путей сообщения… принял нас весьма дружелюбно и обещал нам поддержку...» Однако в дело вмешался председатель Комиссии по железнодорожным делам, великий князь Константин Николаевич. Он взял у московской депутации записку, ничего им не сказав. Через несколько дней москвичи узнали, что их предложение в заседании этой Комиссии под различными предлогами отклонили[487].

Как вспоминает далее А.И. Кошелев, власти стали играть с московскими предпринимателями в кошки-мышки. Его и других членов московской группы пригласили к великому князю Константину Николаевичу. Для переговоров с ним москвичи отрядили В.А. Кокорева, в свое время крупного винного откупщика, а позднее известного подрядчика на строительстве дорог, построившего вместе с другим купцом П.И. Губониным ряд дорог, в том числе Уральскую линию. В Комиссии, рассказывает А.И. Кошелев, были «жаркие прения и особенно отстаивал наши предложения П.П. Мельников; голоса разделились, и большинство оказалось, к великой досаде председателя, на нашей стороне»[488].

Естественно, что это не устраивало дворцовые круги. Поэтому дело передали на обсуждение Совета министров. На его заседании выступил министр финансов М.Х. Рейтерн, по мнению которого дорога должна была передаваться Главному обществу российских железных дорог. В связи с этим и был составлен проект концессии. Это было первое крупное поражение П.П. Мельникова.

Оставалась еще последняя инстанция – император, который мог повернуть дело в пользу отечественных капиталистов. Но Александр II поступил в соответствии с традиционной формой своего уклончивого поведения. Якобы не предрешая вопроса об окончательной передаче дороги Главному обществу, он дал задание Министерству путей сообщения и Министерству финансов по согласованию с министрами военным и юстиции выработать детальные условия передачи дороги (определение тарифа, организация ее управления и т.д.). Эти условия должны были рассматриваться в Особом комитете под председательством графа Строганова, а затем должны были быть переданы на его утверждение[489]. Судя по дневниковой записи П.А. Валуева от 21 декабря 1867 г. в этом Комитете П.П. Мельников, понявший, что дело фактически уже решено, «по обыкновению выражался нерешительно. И в смысле отсрочки, генерал Чевкин также по обыкновению – в смысле разных отрицаний и опасений». Однако Павел Петрович все же выступил в пользу московских купцов. Сам Валуев высказался против Мельникова. Видя, что Александр II колеблется («ему трудно было решиться на что-нибудь окончательное»), Валуев также предложил отсрочить решение вопроса о продаже дороги недели на две, что еще больше ослабляло позицию Мельникова. Дело вновь перешло в Комитет министров[490].

В конечном итоге, не без последнего слова царя, утвердившего мнение А.С. Меншикова в Комитете министров (большинство высказалось за москвичей), предпочтение было отдано Главному обществу российских железных дорог[491].

Главное общество «желало приобрести Николаевскую магистраль в аренду, не платя ни рубля и нисколько не рискуя в будущем стать ее владельцем, оно сразу же попросило у казны в долг до 15 млн руб. для приведения дороги в возможность перевозить большее количество грузов. Оно обязывалось уплачивать проценты казне гарантированными правительством облигациями Никола-

евской дороги. Впоследствии руководство его обязывалось ежегодно вносить в казну 7,2 млн руб.[492] Дорога была уступлена Обществу на 84 года, т.е. по 1 января 1952 г., когда истекал срок концессии на ее аренду[493].

Передача трассы между двумя столицами заграничному обществу, хотя и с громким русским названием, вызвала глубоко отрицательные отзывы общественности и нашла негативное отражение в отечественной историографии. Против ее продажи резко выступил А.И. Дельвиг, занимавший в то время должность главного инспектора и начальника ряда, железных дорог. «В моей статье, – вспоминает он, – я старался доказать вред, могущий произойти от продажи дороги «Главному обществу», и ее несвоевременность. Я считал вредным для России уступку линии, соединявшей центр нашей торговли с нашим главным портом в руки общества, владеющего 4000 верст железных дорог, так как... через владение этой дорогой сильно могло замедлить нашу торговлю, и промышленность и задержать дальнейшее развитие нашей железнодорожной сети»[494].

Уже упоминаемый историк А. Корнилов в очень обстоятельном труде по истории России XIX в. пишет по этому поводу, что, несмотря на то, что условия московских предпринимателей, покупавших дорогу, были очень выгодны, она была продана Главному обществу российских железных дорог, начавшего свою карьеру с мошенничества, затем заставило казну поплатиться ему огромной гарантией. Вело Общество дела плохо и имело громадный долг правительству же. Пытаясь понять логику столь нелепой сделки, А. Корнилов добавляет: «По объяснению некоторых лиц в данном случае – независимо от злоупотреблений, которые тут могли быть, – продажа дороги … Главному обществу мотивировалась именно тем, что правительство желало помочь ему расплатиться со своими кредиторами, т.е. прежде всего с казною же»[495].

Дело не ограничилось продажей одной Николаевской колеи. В 1870 г. Мельников, уже не будучи министром путей сообщения, энергично протестовал против уступки частному обществу Московско-Курской железной дороги. Павел Петрович утверждал, что правительство «не будет иметь практических данных, извлекаемых из собственного опыта, которыми оно могло бы контролировать действия огромной сети частных дорог в отношении различ-

ных статей эксплуатации их». Но и эта железная дорога, несмотря на все возражения, была продана и до 1893 г. находилась во владении акционерного общества.

К 1 января 1868 г. частным обществам было уступлено 4856 верст казенных магистралей, из которых 3523 версты были открыты уже для движения и 1333 находились в постройке[496].

После продажи Николаевской дороги положение П.П. Мельникова, как министра путей сообщения, стало очень шатким. В прессе начали появляться статьи, инспирированные различными железнодорожными компаниями, намеревавшимися снять его с должности, тенденциозные публикации об ошибках его ведомства, о «неумении» министра руководить строительством железных дорог и т.п. Началась настоящая травля[497].

16. ЗА УПОРЯДОЧЕННОСТЬ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ КОНЦЕССИЙ

П.П. Мельников видел и понимал всю подноготную этих нечистых дел, связанных с продажей первой железной дороги страны, соединившей между собой обе российские столицы и начавшейся в прессе и придворных кругах его собственной травли. Ему было обидно и больно за то, что его личный труд, усилия сотен тысяч людей, в невероятно тяжелых условиях построивших эту колею, достался горстке дельцов и махинаторов. Как мог, он боролся с камарильей через свое ведомство, опираясь на силу закона, но изменить ситуацию в корне в самодержавной стране, где все решает монарх, окруженный кучкой людей, преследующих узкокорыстные цели, продающих и предающих интересы Отечества, он, конечно, не мог. Все высшие государственные инстанции – Государственный совет, Комитет министров, Собственная Его Императорского Величества канцелярия в течение десятилетий осаживали его смелые планы, мешали их претворению в жизнь и если и соглашались с ним, то, как правило, в последнюю очередь, когда их личной безопасности, богатству начинала грозить опасность – внешняя или внутренняя, что для них было одинаково неприятно.

Как и предполагал Мельников, идея о постоянных источниках финансирования Железнодорожного фонда, гласность, прозрачность его операций оказались фикцией. Большинство железнодорожных частных обществ, имевших крайне неудовлетворительное финансовое состояние, всячески махинировали, уменьшали свои взносы в счет долга казне, ничего не платили в Железнодорожный фонд. Тем не менее вплоть до 80-х гг. XIX в. (с 1861 по 1880) железные дороги строились преимущественно частными акционерными обществами. За этот период казна сдала в эксплуатацию всего лишь чуть больше 1200 верст, а частный капитал 18 540 верст, нажив в значительной мере за счет государства огромные средства[498].

С конца 1868 по 1872 г. казна строила лишь такие дороги, которые не находили частных предпринимателей или от постройки которых концессионеры отказывались. Но и эти трассы позднее,

как правило, передавались в эксплуатацию и даже в собственность частным обществам. Так были переданы построенные государством и эксплуатировавшиеся некоторое время им железные дороги – Московско-Курская, Одесско-Балтская и др.[499]

Будучи не в состоянии пресечь то огромнее зло, что творилось с выдачей концессий на строительство дорог, их сооружением, Мельников пытается сделать то, что было в его силах: установить контроль за качеством изысканий и проектированием новых линий. Но сделать это было крайне нелегко – частные железнодорожные предприниматели всячески противились этому. В процессе строительства они изменяли проекты отдельных сооружений, допускали брак в возведении верхнего полотна, мостов и т.д.[500] Поэтому Павел Петрович выступал против того, чтобы концессионеры сами вырабатывали строительные расценки и проводили предварительные изыскания трассы будущей железной дороги, что давало им возможность безмерно увеличивать сметы строительства и получать большую сумму от процента государственных гарантий.

Возмущало Мельникова и то, что учредителям было представлено право на размещение облигационных займов на зарубежных денежных рынках. А это приводило к нездоровой конкуренции, спекуляции и резкому падению курса железнодорожных бумаг к вящей выгоде темных дельцов. Создававшееся положение, махинации как русских, так и иностранных концессионеров тяжким бременем ложились на государственный бюджет.

Мельников неоднократно протестовал против разорительных для казны гешефтов с ценными бумагами. Поэтому правительство в 1870 г., когда Павел Петрович был уже отстранен от должности министра путей сообщения, вынуждено было запретить выпуск облигаций отдельными обществами и само стало производить так называемые Консолидированные выпуски облигаций русских железных дорог. Всего за 1870–1875 гг. было произведено пять подобных выпусков, давших по реализации 427 млн руб. для строительства железнодорожных линий, сооружаемых до 1875 г.[501]

По всем негативным вопросам в железнодорожной отрасли Мельников выступал в Государственном совете, Комитете министров, докладывал императору о невыгодности и разорительности для государственных финансов подобного положения дел. Старания министра, хотя и не всегда, но приводили к некоторому исправлению

наиболее вопиющих недостатков. С 1868 г. частное железнодорожное строительство было подчинено особым правилам, устанавливающим принцип капиталистической конкуренции. Заявки на железнодорожные концессии с условиями того или иного предпринимателя или банка поступали в запечатанных конвертах на заседание Комитета министров, где они и рассматривались. Кроме того, ведущим чиновникам государственного аппарата запрещалось выступать в роли концессионеров[502].

Принятые меры были крупным ударом по коррупции в правительственных кругах, а она была значительной, пишет исследователь дворянского предпринимательства А.П. Корелин. Известный историк раскрывает картину сращивания представителей бюрократии и капитала, особенно характерную для железнодорожного строительства. Изучение сравнительно немногочисленных сохранившихся личных фондов, продолжает А.П. Корелин, показывает, что у ряда видных сановников – министра внутренних дел П.А. Валуева, министра просвещения А.В. Головина, управляющего делами Комитета министров А.Н. Куломзина и др. – доходы от ценных бумаг составляли существенную часть их бюджета. Запрещение совместительства несколько сдерживало легальные формы таких доходов, но не могло, конечно, это прекратить[503].

Как вспоминает А.Н. Куломзин, новое положение о новом порядке выдачи концессий крайне неблагоприятно было встречено рядом чиновников Комитета министров: «...Когда министр финансов Рейтерн приехал с проектом правил о раздаче концессий не иначе как по конкуренции в запечатанных конвертах, я помню сенсацию, произведенную этим актом, глухую оппозицию некоторых членов. Последствием было падение концессионной цены с 80 т.р. на 40 т.р. за версту...»[504]

В своих воспоминаниях А.Н. Куломзин раскрывает механику обогащения крупных сановников в конце 60-х – начале 70-х гг. Председатель Государственного банка Е.И. Ламанский действовал в «тесном контакте» с различными представителями финансового мира. «Недавно, – пишет Куломзин, – он вошел в компанию с капиталистами и они заранее купили еще не выпущенные акции одной железной дороги по 80 копеек за рубль, а потом публике продали их с барышом. Капиталисты давали деньги, а Ламанский – кредит Государственного банка или другого им осно-

ванного Общества взаимного кредита, которому он также покровительствует деньгами банка. Очевидно, у Ламанского денег нет, потребных на железную дорогу, зачем же его приглашают во все кампании, очевидно, по его положению как управляющего Государственным банком»[505].

К 1868 г. благодаря усилиям министра путей сообщения была разработана новая система выдачи казенных заказов с выплатой авансов, премий и субсидий на железнодорожные фонды для форсированного развития отечественных заводов транспортного машиностроения и рельсового производства. С этого времени поставки рельсов и подвижного состава для железнодорожного строительств стали постепенно входить в русло государственной централизации. При этом в Министерстве путей сообщения сосредоточивались руководящие функции по распределению железнодорожных заказов на оборудование строящихся в России железных дорог. В официальных документах отмечалось, что по этой системе «само правительство заключает с разными лицами и заводами контракты на заготовление подвижного состава, рельсов и других принадлежностей, затем уступает их обществам по заготовительной цене и даже ниже ее. Одновременно гарантировались ссуды из Железнодорожного фонда промышленным обществам и заводам, изготавливавшим железнодорожные принадлежности в целях развития в России производства рельсов, паровозов, вагонов и пр., которые включались в концессии на сооружение железных дорог как условие об обязательном заказе части означенных предметов на русских заводах»[506].

В этот период П.П. Мельниковым многое сделано для стандартизации выпуска локомотивов на русских паровозостроительных предприятиях. В 1868 г. он составил технические условия на изготовление паровозов из отечественных материалов: «Паровозы, – писал он, – должны удовлетворять следующим условиям: а) иметь силу тяги, при которой груз в 1000 тонн, независимо от веса паровоза и тендера мог быть перевозим по горизонтальному пути со скоростью 21 версты в час или груз в 460 тонн – со скоростью от 35 до 40 верст в час; б) при подъемах на 1/25 (8 ‰) везти груз в 460 тонн, тоже независимо от веса паровоза и тендера, со скоростью 15 верст в час и вес порожнего паровоза должен быть не менее 32 тонн и не более 36 тонн при полной нагрузке водой и топ-

ливом. При этом ни одна ось не должна быть нагружена более 12,5 тонн». Одновременно Павел Петрович участвовал в разработке технических условий на постройку товарных вагонов[507].

Предпринятый правительством курс на развитие отечественного материально-технического снабжения российских железных дорог вызвал в 1867 г. создание при Министерстве путей сообщения особой комиссии под председательством товарища министра – инженер-генерала Э.И. Герстфельда (1798–1878). Занимаясь рассмотрением многочисленных предложений от русских и иностранных кампаний, к которым путейское ведомство обратилось с просьбой взять на себя долгосрочную поставку подвижного состава на подрядной основе, эта Комиссия разработала первоначальные принципы организации снабжения железных дорог паровозами и вагонами. Ежегодная потребность в локомотивах была установлена в 112, а вагонов в 2,5 тыс. штук[508]. Деятельность Комиссии была очень плодотворной и в последующие годы. Об этом свидетельствует успешная карьера Э.И. Герстфельда: он стал членом Государственного совета и сенатором[509].

В борьбе за строительство новых железнодорожных линий, развития отечественного паровозостроения, строительство вагонов, увеличение выпуска рельсов, перевода локомотивов с дровяного на угольное топливо объективным, хотя и не очень надежным союзником П.П. Мельникова выступали ряд органов печати и не обязательно либеральных или буржуазно-демократических. В числе подобных изданий была и консервативно-охранительная газета М.Н. Каткова «Московские ведомости». Так, Катков побуждал высшие власти решиться на строительство параллельных линий в Донецком крае, который в силу своих богатств минеральным топливом сделается «золотым дном для России». Он связывал это с разработкой донецкого угля и переходом страны на свою топливную базу. Острой и длительной была борьба «Московских ведомостей» против линии Москва–Смоленск–Белосток, в которой газета отстаивала более важное стратегическое значение дороги Москва–Смоленск–Брест.

В разгар концессионной горячки издание Каткова начало войну с крупными акционерными компаниями, являвшимися также противниками Мельникова. Осведомленный о закулисной стороне их деятельности, Михаил Никифорович выступил с их разоблачени-

ями, имевшими целью показать ненужность системы концессий и вред крупных монополий в железнодорожном деле. (Против этого боролся и Павел Петрович!) Уже с конца 60-х гг. Катков обращал внимание на хищническое ведение хозяйства монополиями, срывавшими основной доход именно с постройки железной дороги, но не заинтересованными в ее дальнейшей эксплуатации (отсюда низкое качество строительства). Порою «Московские ведомости» говорят словами, близкими к выступлениям Мельникова в правительственных учреждениях: «Казна, доставляя нашим железнодорожным предприятиям почти все деньги на постройки, выручает предпринимателей из затруднений, раздает им громадные пособия», при таких порядках они превращаются просто «в подрядчиков казны, свободны от контроля и ответственности»[510].

У Каткова положительное отношение к железнодорожному строительству вызывалось не столько любовью к новому виду транспорта, хотя нельзя исключать и этого, а скорее практическими потребностями журналиста, образно говоря, державшего нос по ветру, Ко всему этому примешивались и небескорыстные расчеты, всегда клонящиеся к его личной выгоде. «И раз он эту выгоду узрел, то Михаил Никифорович шел к ней неуклонно, – писал Б.Н. Чичерин, – невзирая ни на что и не допуская никаких возражений»[511]. Но каковы ни были личные планы и амбиции Каткова, объективно он помогал и поддерживал в тот период Мельникова.

17. В ПРАКТИКЕ БЫВАЮТ И НЕУДАЧИ

В ряде случаев, когда было необходимо, П.П. Мельников считал нужным покровительствовать отечественному капиталу, чтобы снизить поверстную стоимость строительства дороги. И Павел Петрович однажды даже рискнул возглавить железнодорожную компанию, созданную им совместно с известным железнодорожным дельцом В.А. Кокоревым. Ими было учреждено Общество Волго-Донской железной дороги. 10 июля 1858 г. Александр II утвердил уставы этой компании и Волго-Донского пароходства. Однако из-за недобросовестности Кокорева и тех подрядчиков, которым он сдал возведение верхнего полотна, все закончилось громким общественным скандалом. Свыше 2 тыс. крестьян, завербованных на 75-верстную стройку в безводной степи, были уже с самого начала обречены на неслыханные страдания. Среди них начались голод, эпидемии, бегство со строящейся линии. Все это получило широкую огласку в прессе, включая журнал Н.Г. Чернышевского «Современник», герценовский «Колокол». Особенно запомнилась общественности яркая публикация Н.А. Добролюбова «Опыт отучения людей от пищи». Мельникову пришлось лично выезжать на место стройки, употребить свой авторитет, все свое влияние как среди рабочих, так и подрядчиков, чтобы хоть как-то исправить положение, наладить элементарный быт рабочих[512].

Была у Павла Петровича и другая неудача, хотя рангом значительно ниже, связанная со строительством Московско-Курской дороги. С 1866 по 1868 г. сооружалась 512-верстная колея. Строительство ее возглавлял один из сподвижников П.П. Мельникова по Николаевской железной дороге В.С. Семичев. В изысканиях участвовали также его бывшие коллеги В.А. Панаев, Н.И. Антонов, В.Ф. Голубев.

Добиваясь сооружения этой трассы за счет казны, Мельников хотел доказать, что возможна высококачественная постройка и таким способом. Тем более что возводили линию хорошо знакомые и уважаемые им инженеры. Кроме рабочих дорогу строили военные – солдаты штрафных батальонов. Были возведены несколько

депо, 19 станций, оборудованных грузовыми платформами и складами, железнодорожные мастерские, искусственные сооружения (большие мосты через Москву-реку, Оку и др.). Однако по ряду причин качество выстроенной казенной трассы не по вине Павла Петровича было крайне неудовлетворительным. В силу технического несовершенства дороги начались аварии, сходы поездов с рельс. Введенный в заблуждение отчетами строивших дорогу инженеров Мельников в докладе Александру II в 1868 г. сообщал, что намеченная им идея постройки «дешевых» линий оправдалась. Внешне это соответствовало действительности. Из отпущенных государственным казначейством экстраординарных ресурсов на постройку Московско-Курской железной дороги в 32 млн руб. удалось «сэкономить» около 8 млн руб. Часть сбережений от строительства по «Высочайшему повелению» были распределены как премии между П.П. Мельниковым и бывшим строителем Волго-Донской дороги В.С. Семичевым, 10 % от общей суммы передали в награду ведущим инженерам-строителям[513].

В сентябре 1868 г. дорога была сдана в эксплуатацию и сразу же начались аварии и крушения поездов. Пошли нарекания на низкое качество линии. А.И. Дельвиг справедливо указывал в своих воспоминаниях, что «зимой 1869–1870 гг. не проходило ни одного дня без схода с рельсов одного или нескольких поездов». Начались систематические оседания и обвалы насыпи, сделанной наспех: на значительных участках как балласт применялась глина, не укрепленная щебнем, весной в выемках насыпи появились угрожающие провалы, быстро разрушались шпалы, прогибались и разъезжались рельсы, не прослужив и двух лет[514].

В своих воспоминаниях А.И. Дельвиг иронически замечал: «Московско-Курская железная дорога строилась долее и хуже дорог, построенных частными обществами, и стоила гораздо дороже. Мельникову и Семичеву можно поставить в заслугу то, что они ее постройкой ясно доказали невыгодность казенной постройки железных дорог. Простонародье прозвало Московско-Курскую дорогу «костоломкой»[515].

Уже вскоре началась реконструкция трассы с целью усиления земляного полотна, замены легких рельсов более массивными стальными, подсыпки балласта, увеличения числа станций и приближения их к населенным пунктам, так как они были удале-

ны от деревень и поселков на расстояние не менее 5–10 верст, что лишало окрестное население всех удобств нового вида транспорта.

Дорога проходила по густонаселенной местности Московской, Тульской, Орловской, Курской, Рязанской губерний, с ее прокладкой было связано несколько сотен судебных дел о неудовлетворении исков по отчуждению земель под ее строительство.[516]

Пример строительства Московско-Курской дороги наглядно показал, что сооружение железных дорог средствами казны оказалось малорезультативным и неэкономичным. Требуя сооружения рельсовых путей за счет государства, Мельников был прав стратегически, видя, как частный капитал транжирит казенные средства, заботясь не о благе страны, а лишь о своих прибылях. С другой стороны, финансовая несостоятельность государства в тот период не давала возможности осуществить его правильные и прогрессивные замыслы. Павел Петрович таким образом оказался как бы между Сциллой и Харибдой времени, ведущих тенденций экономического развития своей эпохи.

Опыт неудачного возведения трассы Москва–Курск многое дал Мельникову: он стал более тщательно контролировать ход строительства дорог на средства казны и либеральнее начал относиться к выдаче концессий частным, более надежным компаниям на сооружение новых линий. Однако не эти частные неудачи определяли оценку его работы. Он много и плодотворно трудился по решению самых сложных проблем развития русского железнодорожного транспорта. В его деятельности было гораздо больше успехов и достижений, чем эти два неудачных эпизода, на раскрытии которых мы остановились.

18. УСПЕХИ РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТА в 60-е гг. XIX в.

За время, в течение которого П.П. Мельников управлял ведомством путей сообщения, т.е. с 1862 по 1869 г., были достигнуты серьезные успехи в развитии железнодорожного транспорта. Было построено около 4700 верст железных дорог, причем большинство из них имели двухпутное земляное полотно, в том числе и печально известное Московско-Курское направление. Кроме того, при Павле Петровиче началось сооружение соединительных линий между отдельными железными дорогами, в том числе между Николаевской и Нижегородской магистралями в Москве, а также железнодорожных веток к портам и рекам. По инициативе Мельникова ряд русских заводов были приспособлены к изготовлению паровозов, вагонов, рельсов и других металлических изделий для железнодорожного транспорта. Он принимал активное участие в создании Коломенского паровозостроительного завода и других подобных предприятий[517].

Уже к концу 1868 г. начали действовать линии, соединяющие Москву с экономическими районами, прежде отделенными от нее бездорожьем. Дорога Москва–Курск при всех ее недостатках привлекала ко второй столице грузы центра; линия Москва–Козлов–Воронеж собирала зерновые с юга-востока; трасса Москва–Нижний Новгород со всего волжского и камского регионов; колея Москва–Петербург отчасти служила привлечению грузов с северо-запада, отчасти снабжала южным хлебом столицу. Вслед за сооружением этих линий, еще в бытность П.П. Мельникова министром путей сообщения, началась постройка путей, соединяющих хлеботорговые районы с портами, служащими для доставления зерновых на вывоз. Сюда относится, прежде всего, магистраль Рига–Царицын, постройку которой начали отдельными участками много ранее, но закончили только в 1871 г.[518]

Одной из главных задач П.П. Мельникова являлось совершенствование сети железных дорог. В 1869 г. им разработаны основные положения по проектированию и строительству вторых путей

на однопутных линиях с двухпутным земляным покрытием. Тогда же под его руководством построены вторые пути общим протяжением 44 версты на трех перегруженных перегонах Московско-Рязанской железной дороги: Журово–Луховицы, Перово–Люберцы и Горки–Дивово. Так было положено начало строительству вторых путей на дорогах страны[519].

Как министр путей сообщения, Павел Петрович многое делает, чтобы объединить все железные дороги страны – как казенные, так и частные, в единый народно-хозяйственный комплекс, теснее связать их с промышленными и аграрными районами, ввести единые правила и тарифы при перевозке как пассажиров, так и грузов. В 1869 г. по его инициативе был созван общий съезд представителей железнодорожных организаций и фирм. На нем было принято решение начать прямую перевозку пассажиров и грузов, что значительно упрощало как оформление билетов, так и накладных на перевозимые грузы и товары[520].

Обозревая все сделанное под его руководством ведомством путей сообщения, Мельников мог быть удовлетворенным тем, что совершено им за семь неполных лет, когда он был главноуправляющим, а затем министром. Железные дороги оказали огромное, поистине революционизирующее влияние на быт и промышленное развитие страны. Они стали важнейшим условием образования цельного внутреннего рынка, объединяющего обширные регионы Европейской России в единое экономическое пространство. Так, число пассажиров, перевезенных по железной дороге в 1868 г. превысило 10,4 млн, а грузооборот составил – 7,2 млн тонн[521]. Сотни тысяч людей нашли более выгодный сбыт изделий своего труда. Образовалось новое сословие промышленных рабочих – строителей железных дорог – железнодорожников, навсегда связавших свою жизнь с этой отраслью. Общее число людей, занятых в ней, за десятилетие возросло не менее чем в 60 раз, превысив 36 тыс.

Мельников заботился о повышении профессионального уровня молодых поколений людей, решивших связать свою судьбу с железнодорожным делом. На одной из встреч с крупным железнодорожным магнатом С.С. Поляковым, которого Мельников помнил еще мелким подрядчиком, он уговорил его выделить деньги для создания в 1868 г. первого в России железнодорожного профессионального училища в Ельце при мастерских Орловско-Грязской

железной дороги для подготовки машинистов, дорожных мастеров и телеграфистов. Вскоре подобные училища получили широкое распространение в России и способствовали созданию высококвалифицированных кадров железнодорожного персонала[522].

* * *

П.П. Мельников, будучи министром путей сообщения, уделял должное внимание и сухопутным путям. Он хорошо понимал, что в условиях России с ее необъятными просторами, разнообразием природных и климатических условий для успешного развития экономики, культуры, пассажирского и грузового движения одних рельсовых путей явно недостаточно.

Поэтому при Мельникове были улучшены ряд сухопутных дорог, прежде всего построены шоссе между некоторыми губернскими центрами, сооружен ряд профилированных дорог, близких к шоссейным, доступных для езды весной и осенью. Но грунтовым дорогам в эти годы уделялось значительно меньше внимания, чем в дореформенный период. Так, в европейской части страны с начала XIX в. до 1861 г. было сооружено 8882 версты, а с этого времени и до конца столетия только 5552[523].

Павел Петрович, как министр, уделял внимание и водным путям. При нем была усовершенствована Мариинская система каналов. Построен новый, огромный по размерам и прекрасно оборудованный, Ладожский канал, обеспечивавший беспрепятственный проход глубоководных судов между Волгой и Невой[524]. Была расширена и углублена часть Свирьского канала; значительно улучшены условия судоходства на Волге. Это дало возможность намного увеличить количество судов на всех водных путях Европейской России. Так, количество пассажирских и грузовых пароходов за десятилетие 1860–1870 гг. выросло вдвое. На главной водной магистрали страны – Волге – уже в 70-е гг. XIX в. появились быстроходные двухпалубные товарно-пассажирские пароходы, близкие по типам к тем, что плавали в тот период в США на Миссисипи[525]. Навсегда было покончено с бурлачеством. Известный журналист, автор превосходных мемуаров, прибывший в 1871 г. из Вологды в Ярославль, В.А. Гиляровский спрашивал у местных аборигенов, а где же бурлаки? «Я спрашивал об этом на пристанях – надо мной смеялись. Только один старик, лежавший на штабелях теса, вы-

груженного на берег, – пишет Гиляровский, – сказал мне, что народом редко водят суда теперь, тащат только маленькие унжаки и коломенки, а старинных расшив что-то давно уже не видать, как в старину было…»[526].

Буксиры и пароходы в пореформенное десятилетие вытеснили не только бурлаков, но также машины и кабестаны[527]. Как следствие, условия труда на реках значительно улучшились, а количество перевозимых грузов выросло многократно.

В 1862 г. по настоянию П.П. Мельникова было положено начало устройству судоходной инспекции на Волге, налажена лоцманская служба, что во многом обезопасило условия плавания судов по ней: четко были обозначены мели, узкие места[528]. В своем отчете Александру II за семь лет управления Министерством путей сообщения, сделанном в поезде при сопровождении царя из Петербурга по железной дороге через Киев до Одессы (это было его первое путешествие непрерывной железной дорогой от Балтики до Черного моря), Павел Петрович писал, что если в 1862 г. по внутренним водам ходило 439 пароходов, то в 1868 г. – уже 587. Кроме Волги и ее притоков пароходы ходили уже по многим озерам – Онежскому, Белому, Ладожскому, Ильменю, Чудскому, Псковскому, Кубенскому и Селигеру. Мощность их паровых двигателей составляла свыше 38 тыс. л.с., т.е. средним числом по 65 л.с. на судне. Количество акционерных пароходных обществ только за семь последних лет выросло с 15 до 20. Их общий капитал за это время вырос более чем на 15,4 млн руб. серебром, превысив 50 млн руб.[529]

Пароходство развивалось не только в центре страны, но и в Сибири, на всех восточных окраинах, хотя этот процесс происходил там значительно медленнее из-за редкости населения, малочисленности городов и незначительности грузооборота. Если в центре страны по одной Волге в конце 50-х гг. XIX в. плавало более 200 пароходов, то в Сибири число их к тому времени не превышало 10. Так, по Оби, ее притоку Иртышу и его притоку Тоболу в 1860 г. ходило только семь паровых судов. Еще беднее обстояло дело в Восточной Сибири, там пароходство существовало только на озере Байкал, где было тогда всего три парохода: два по 80 л.с. и один в 50 л.с.[530]

Однако в последующие десятилетия с 1860 по 1891 г. количество пароходов только в западносибирском речном флоте выросло в шесть раз (с 12 до 73), а мощность их двигателей – в четыре раза, составив в 1891 г. 4589 л.с. Одновременно развивалось амурское пароходство. В Амурском флоте в 1889 г. было 40 пароходов на 3304 л.с. и 43 баржи. В Восточной Сибири только по Енисею ходили 25 пароходов, по Лене – 27,по Байкалу – 15[531]. И самый значительный толчок развитию пароходства был дан в 60-е гг. XIX в., когда главой ведомства путей сообщения был П.П. Мельников. Так что за годы пребывания его в качестве главноуправляющего, а затем министра путей сообщения было сделано чрезвычайно много по всем видам транспорта: железнодорожному, речному, сухопутному. Эта был самый интенсивный период его развития за все предыдущие десятилетия.

19. ОСЕНЬ ПАТРИАРХА...

Чем больше и плодотворнее работал Мельников как министр, чем больших успехов он добивался в своей отрасли, наводил порядок в строительстве и эксплуатации всех видов транспорта, противостоял коррупции, тем более злобны и активны были на него нападки как справа, так и слева. Равные по рангу сановники завидовали его близости к царю, которого он, как министр путей сообщения, должен был сопровождать во всех длительных поездках по стране, другие ненавидели, что Мельников мягко, но твердо, говорил в глаза Александру II нелицеприятную правду, касающуюся в первую очередь путейского ведомства и связанных с ним проблем, о подобном они по своим министерствам старались замалчивать. Отсюда постоянные спутники зависти – клевета, интриги, сплетни. Не меньше неприятностей Павлу Петровичу доставляла и «левая»печать. Острая и нелицеприятная критика его Н.А. Добролюбовым в «Современнике» за непорядки на строительстве Волго-Донской дороги. Доставалось ему и от герценовского «Колокола», в частности от желчного и острого на язык П.В. Долгорукова. В начале вступления Мельникова в должность министра он превозносил его в том же «Колоколе», как говорится, чуть ли не до небес, но уже в 1867 г. мнение Долгорукова изменилось, и он в том же издании писал о Павле Петровиче совсем по-другому: «Министр путей сообщения Мельников слыл прежде, неизвестно почему, весьма хорошим администратором и врагом злоупотреблений, но со времени поступления его в Министерство ясно, что он продолжает старую, весьма известную систему ведомства путей сообщения...»[532].

«Колокол» подвергает критике контракты ведомства с иностранцами, которые, как уже сказано, далеко не всегда были выгодны русской казне. Против подобных соглашений с зарубежными дельцами и банками Мельников не раз активно выступал. Корреспонденты же герценовского издания, не зная сути дела, ставят вопрос: почему, мол, Мельников, всегда считавшийся честным человеком, прячется от гласности в этих вопросах? «Пусть, например,

Мельников, – вопрошает «Колокол», – напечатает последний контракт свой с американцем Уайненсом, перещеголявший, говорят, даже тот – тоже с американцами, – который Мельников советовал показывать иностранцам как величайшую достопримечательность Петербурга». Против него, т.е. против последнего контракта, были, я слышал, лучшие люди Корпуса инженеров путей сообщения, продолжает П.В. Долгоруков[533].

Нет нужды доказывать, что этот контракт был навязан ведомству путей сообщения свыше и Павел Петрович имеет к нему минимальное отоношение, так как все, что делалось в стране, замыкалось на царе и его самом близком окружении, к которому он отношения не имел.

«Колокол» воздает Мельникову и за старое. Он критикует его порой и за то, к чему он и в прошлом не имел отношения. Так, в статье по истории Николаевской железной дороги корреспондент издания справедливо называет ее строительство «образцом грабежа казны». Однако воздает должное за это не Клейнмихелю, благополучно дожившему свой век в милости и у нового царя, а Павлу Петровичу, который, как известно, не имел ни малейшего отношения к финансовой стороне дела. На Мельникова же сваливается ответственность за перерасход топлива на этой линии уже в 50-е гг. XIX в.: «Всякий бы не слепой увидел тогда, – пишет информатор издания, – например, сравнив расход на топливо... до 1860 г. и после этого времени что на одном топливе украдено более 2 млн рублей серебром. Скорее подаст в отставку Мельников, чем это напечатает»[534].

Нападки «Колокола», выходившего в Лондоне, и во многом оторванного от России за свою антироссийскую позицию во время Восстания 1863 г. в Польше, свидетельствуют о том, что он готов был опубликовать любую критику на кого угодно из представителей петербургской администрации. К тому же это лучшее неподцензурное издание недостатки и язвы самодержавной системы видело не в ее сути, а в отдельных персонах, не замечая, что глубинные пороки строя мало зависят и не подлежат полному исправлению даже энергичными, деятельными людьми, такими, каким был один из честнейших Александровских министров – П.П. Мельников[535].

«Колокол» взял в прицел и личную жизнь Павла Петровича. Известно, что он был одиноким холостяком, не имевшим своей се-

мьи. Тепло и уют он находил в семье одного из младших братьев – Алексея, среди его детей. Свой небольшой досуг Мельников, подобно многим представителям сановной бюрократии того времени, посвящал посещению спиритических сеансов.

В 50–70-е гг. увлечение спиритизмом стало в Петербурге модой среди аристократии и интеллигенции. «Под влиянием пришедших с Запада учений о спиритизме, – вспоминает юрист А.Ф. Кони, – многие страстно увлеклись этим занятием, ставя на лист бумаги миниатюрный нарочито изготовленный столик, с отверстиями для карандаша, и клали на него руки тех, через кого невидимые духи якобы любили письменно вещать о тайнах счастья и гроба»[536].

Фрейлина Двора А.Ф. Тютчева, дочь поэта, в своих воспоминаниях рассказывает, что спиритизмом занимались многие высокопоставленные люди, включая и самого императора. «Государь пришел к нам во время антракта одного из сеансов, – повествует мемуаристка. – Мы попросили его спросить стол, допустит ли он дам. Стол в этот день оказался любезным и предложил нам войти. Александра Долгорукая, госпожа Мальцова (жена железнодорожного магната – авт.) и я вошли. Мы застали там князя А.А. Суворова (петербургского генерал-губернатора – авт.), графов Шуваловых, отца и сына; графа Адлерберга, барона Ливина... Мне тут пришлось быть свидетельницей всех тех любопытных явлений, о которых я до сих пор только слышала. Стол, на который мы только слегка положили руки, поднимался над землей на значительную высоту, наклонялся вправо и влево, причем ни лампа, ни карандаш, ни другие предметы, лежавшие на нем, совершенно не двигались с места, даже пламя лампы не колыхалось. Он отвечал ударами: один означает – нет, два – может быть, три раза – да, пять раз означает, что он требует алфавит, и тогда он стуками указывает буквы... Я спросила сперва у стола, дух ли он? Он ответил, что он дух умершего человека и потребовал алфавит, но отказался писать для кого-либо, кроме князя Суворова. Ставя вопросы, я обращалась к нему на «ты», он рассердился, стучал очень сильно, потребовал алфавит и продиктовал мне: «Можно говорить «ты» только Богу»...[537]

В Петербурге главой спиритов был служивший в Военном министерстве А.П. Болтин, отец жены сатирика М.Е. Салтыкова-Щед-

рина. Он был как бы их первосвященником. На собраниях общества открывал и закрывал сеансы молитвой.

«К спиритическому обществу, – пишет мемуарист В.И. Танеев, – принадлежал и тогдашний министр путей сообщения Мельников. Он сошелся с Апполоном Петровичем. И духи объявили им, что под Михайловским инженерным замком находится большой клад. Они начали рыть так, что часть здания могла обрушиться, и им был приказано по Высочайшему повелению прекратить эту работу[538].

Когда увлечение Мельникова спиритизмом стало достоянием широких кругов, «Колокол» не мог не ухватиться за подобный «жареный» факт и опубликовал критическую корреспонденцию по этому поводу: «К водяным и сухопутным путям сообщения, – иронизирует кореспондент издания, – у нас стараниями генерала Мельникова присовокупляется ведомство духовных путей. Ученый генерал недавно ездил лично устроить в Вене сношение с разными медиумами, собиравшимися в этом приличном для колдовства и шарлатанства центре европейского обскурантизма. Не следует ли заведывание земными путями отобрать у человека, занимающегося небесными? Грубое материальное занятие может только отвлечь постукивающего генерала от дела духовного и испортить ему медиумную способность»[539].

О критике Мельникова справа уже частично говорилось, приводились цитаты и выдержки из дневника П.А. Валуева. Но одними нападками со стороны министра внутренних дел ситуация не ограничивалась. К сожалению, Павел Петрович не имел поддержки министра финансов М.Х. Рейтерна. Лишь иногда, и большей частью случайно, интересы двух подконтрольных им ведомств совпадали, и они действовали в унисон. Рейтерн всемерно поощрял частный железнодорожный бизнес. «В этом отношении, – писал в 1902 г. историк железнодорожного транспорта Н.А. Кислинский, – Рейтерн составлял прямую противоположность Мельникову, почему и вся история упорной борьбы Мельникова со взглядами Рейтерна, которые, однако, в конце концов все-таки взяли перевес»[540].

В своих докладах Александру II министр финансов постоянно делал упреки своему коллеге, обвиняя его в непонимании того, что у казны «недостаточно средств» и отсюда, мол, вытекает «не-

обходимость передачи железных дорог в частные руки». Эту тенденцию, характерную для многих лиц в правительстве, глубоко понял инженер путей сообщения В.А. Панаев, один из строителей Грушевской и Курско-Киевской железных дорог, хорошо знавший Павла Петровича еще по сооружению Николаевской линии. На склоне лет, находясь в отставке, он сделал вывод: «Сферы, симпатизирующие концессионерам и враждебные постройке железных дорог правительством, взяли верх»[541]. Но не все бывшие соратники Мельникова по строительству трассы Петербург–Москва заняли столь объективную позицию. Некоторые из них, вторя уже русской официозной прессе, публиковавшей тенденциозные статьи об «ошибках» министра путей сообщения, инспирированные «железнодорожными королями», в которых говорилось о «неумении министра руководить строительством железных дорог», лили воду на их мельницу. Так, А.И. Дельвиг, которого камарилья усиленно тянула вверх (в 70-е гг. он какое-то время даже исполнял обязанности министра путей сообщения), писал, что «Мельников был виновником всех огромных потерь, понесенных русской казной вследствие заключенного с американцем Уайненсом в 1866 г. контракта. Эти потери были известны государю, но это не помешало Мельникову при увольнении его в 1869 г. от должности министра путей сообщения получить весьма милостивый рескрипт, в котором он назывался членом Государственного совета и производился в инженер-генералы путей сообщения, а по истечении 50 лет его службы в офицерских чинах он получил бриллиантовые знаки к ордену Александра Невского»[542]. Эта часть отрывка из воспоминаний А.И. Дельвига грешит передержкой в изложении сути событий о контракте с Уайненсом.

Конечно, Министерство путей сообщения было трудным участком деятельности для любого государственного человека, в том числе и для Мельникова. Но трудность была не столько в силу сложности технической специальности, сколько в том, что это ведомство в то время представляло главный пункт, где тогда сосредотачивалась вакханалия железнодорожной горячки во всем ее разгаре и где, следовательно, отмечает мемуарист В.П. Мещерский, «главе его приходилось иметь дело со всеми видами громадных аппетитов к наживе»[543]. Всем этим людям, как кость в гор-

ле, стал Мельников, всеми силами и доступными министру способами боровшийся с массовым воровством.

Постоянная клевета, интриги, инсинуации справа и слева давали возможность недругам Павла Петровича действовать все более открыто. В начале 1869 г. по распоряжению Александра II была создана Особая комиссия для проверки отчета Министерства путей сообщения за 1867 г., который наиболее яростно критиковали противники Мельникова. Комиссия обвинила его в плохой работе, в частности, по эксплуатации существующих и строящихся дорог. Павел Петрович на заседании Комитета министров решительно отверг эти обвинения. Но на самом верхнем этаже власти участь его как министра была уже предрешена[544]. Шеф жандармов и всесильный начальник Третьего отделения граф П.А. Шувалов, один из ближайших советников и друзей царя, решительно добивался смещения Мельникова. Его интересы совпадали с интересами высокопоставленных коррупционеров из сановной бюрократии, имевших немалый доход от железнодорожного бизнеса. Влияние же Шувалова на царя было огромным. Он, по словам военного министра Д.А. Милютина, «окружил царя своими людьми; все новые назначения делаются по его указаниям»[545]. Как считал А.И. Дельвиг, «вся цель Шувалова была заменить Мельникова своим человеком, и всякое средство к тому он считал хорошим»[546].

Власть и влияние Шувалова на императора были таковы, что современники считали, что он достойный наследник Аракчеева и Клейнмихеля. Не случайно, что даже будущий Александр III, тогда еще великий князь Александр Александрович, говоря в своем дневнике о Шувалове, называет его Петром IV, повторив строчку из стихотворения Ф.И. Тютчева, которое знала вся образованная Россия:

Над Россией распростертой
Встал внезапною грозой
Петр по прозвищу четвертый,
Аракчеев же второй[547].

«Я застал Шувалова в полном разгаре его могущества и влияния на государя, – вспоминает об этом человеке юрист А.Ф. Кони, – дававших себя чувствовать всем ведомствам». Когда он воз-

главил Третье отделение, продолжает известный правовед, все «направления внутренней политики попали в руки нового шефа жандармов, графа П.А. Шувалова»[548].

Естественно, что П.П. Мельников, не имевший влиятельных друзей и покровителей в высших сферах, противостоять такому массированному давлению не мог и в апреле 1869 г. он подал в отставку[549].

Уход Мельникова с должности министра путей сообщения нашел широкий отклик как среди интеллигенции и прогрессивной общественности, так и в печати. Все образованные круги понимали, что дело не в недостатках Павла Петровича как администратора, а в его неугодности правящим сферам. Хорошо знавший его с начала 40-х гг. XIX в. В.А. Панаев писал в своих воспоминаниях: «Мельников блестящим образом прошел курс наук, был одним из самых образованных людей с ясным и быстрым умом, первый положил начало устройству железных дорог, обучил для этого множество людей и, будучи министром, дал сильный толчок устройству дорог... Этим человеком Россия может гордиться»[550].

После ухода П.П. Мельникова с министерского поста строительство железных дорог приняло совсем уродливые формы. Действовало несколько десятков железнодорожных обществ, которые беспорядочно и бесхозяйственно вели дела, завышали строительные расходы и всячески, по словам известного эмигрантского историка С.Г. Пушкарева, старались использовать казенный сундук для собственного обогащения[551]. В 1873 г. новый министр путей сообщения гр. В.А. Бобринский писал в докладе Александру II: «Существование многих наших железнодорожных обществ – мнимо. Фирмы их – фальшивы. Правления их неправильны. Акционеры их – подставные. Акции их не реализованы»[552].

Но и после отставки Мельникова с должности министра путей сообщения железнодорожное строительство продолжалось. За 15 лет царствования Александра II длина рельсовых путей выросла с 1 тыс. верст до 22 тыс. верст[553]. Россия постепенно, но верно становилась значительной европейской железнодорожной державой. И вклад Павел Петровича в создание и развитие этой отрасли был значителен и ощущался в течение многих лет.

* * *

Научная и государственная деятельность П.П. Мельникова продолжалась и после его отставки с поста министра. Александр II оставил его членом Государственного совета. В 70-е гг. XIX в. он работает в его Департаменте государственной экономии, возглавляет Комиссию по рассмотрению отчетов Министерства путей сообщения, наиболее знакомой ему отрасли. Оставался он и членом Комитета по выбору направления Уральской горнозаводской железной дороги и консультантом по проектированию многих инженерных сооружений[554].

Был еще один вопрос, к которому имел отношение П.П. Мельников, будучи консультантом по проектированию инженерных сооружений – вопрос о необходимости строительства железных дорог в Сибири. Впервые он был поднят еще во второй половине 30-х гг. XIX в. Тогда идею сибирских путей выдвинул коллега Павла Петровича инженер путей сообщения М.И. Богданов в пояснительной записке, поданной в Главное управление путей сообщения и публичных зданий по итогам изыскания удобного сухопутного тракта от Иркутска до Кяхты. Суть его предложения заключалась в устройстве временной небольшой колеи с целью убедиться в ее выгодности. Приобретя же опыт ее эксплуатации в суровых условиях Сибири, по мнению Богданова, можно было приступить к сооружению магистральной линии в масштабе всего Восточно-Сибирского края, а затем дороги, соединяющей европейскую и азиатскую части страны[555].

Позднее идею создания железной дороги на Амуре неоднократно выдвигал генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев-Амурский. Энергичный и целеустремленный деятель, он многое предпринял для устройства возглавляемого им края. В 1857 г. по его поручению были проведены изыскания трассы будущей железной дороги от Амура до залива Де-Кастри, омывающего берега Японского моря, в северной части Татарского пролива. Тогда же и позднее купцы и промышленники Сибири неоднократно подавали прошения правительству и самому царю, предлагая всевозможные варианты направлений железнодорожных линий[556].

В конце 1858 г. начальнику Главного управления путей сообщения К.В. Чевкину подал прошение английский предприниматель полковник Слейг о постройке железной дороги от Нижнего Новгорода через Урал и всю Сибирь до Татарского пролива или Японского моря, т.е. к устью Амура. Дорога эта была бы длиной в 9 тыс. верст и потребовала бы расхода в 50 млн фунтов стерлингов (500 млн руб. золотом), а поверстный рельсовый путь обошелся бы в 36 тыс. руб. серебром. На это предложение Слейга был дан ответ, что устройство такой железной дороги пока не входит в виды русского правительства[557]. Примерно в этот же период американец Коллинз, а годом позднее англичане Моррисон и Горн с участием Слейга планировали организовать для этой цели акционерные общества, но их предложения были неконкретными, имели скорее поисково-рекогносцировочный характер и не были приняты всерьез русским правительством[558].

П.П. Мельников был хорошо знаком со всеми этими проектами и прожектами, считал возможным осуществление Транссибирского пути на базе развитой системы железных дорог восточного направления в регионе Волга–Урал. Одновременно с ним на этот вариант указывал и полковник, впоследствии генерал Е.В. Богданович, член совета министра внутренних дел. Занимаясь в 1866 г. вопросами предотвращения голода на Урале, Богданович докладывал в Министерство внутренних дел, что «единственным надежным средством и предупреждением голода в Уральском краю в будущем могла быть постройка железной дороги Екатеринбург и далее до Тюмени». По материалам изысканий он в 1868 г. выпустил в Петербурге брошюру «Проект Сибирско-Уральской железной дороги», в которой обосновал различные варианты выхода железных дорог с Урала в Сибирь. Этим он возбудил интерес научно-инженерной общественности к обсуждению крупной проблемы[559].

Павел Петрович Мельников внимательно следил за всеми подобными проектами проведения рельсовых путей на Урал и в Сибирь. В конце 60-х гг. XIX в. этой теме он посвятил большую статью «О сибирской железной дороге», опубликованную в московской газете «Современная летопись» (1869 г., № 44). В ней министр путей сообщения дал квалифицированную оценку всем имеющимся вариантам Великого Сибирского пути и сделал подробные экономические расчеты себестоимости перевозок по каждому вариан-

ту. Он полагал, что железная дорога Москва–Урал–Тюмень должна стать главным участком пути, и поэтому считал необходимым проектировать ее как транзитную, проведя ее по кратчайшему направлению. Учитывал Мельников и то, что эта магистраль предназначалась обслуживать в первую очередь уральскую горно-заводскую промышленность и должна проходить через Нижний Тагил и Екатеринбург. Встал вопрос и о направлении дороги, но одна колея, и Мельников это хорошо понимал, не могла обслужить весь регион. Поэтому Павел Петрович предложил построить две линии, так как транзитный и горнозаводской маршруты не могли быть удовлетворены одной дорогой.

Предложения Мельникова о двух линиях послужило основой проектирования дорог на Урал и в Сибирь. В 1878 г., еще при жизни ученого, была построена специальная горнозаводская дорога Пермь–Чусовая–Нижний Тагил–Екатеринбург, с веткой от Чусовой до Березняков. Общая протяженность ее составляла около 670 верст. Это дало возможность предприятиям Урала быстро и сравнительно недорого доставлять свои изделия в Пермь, а оттуда по Каме и Волге – в Нижний Новгород, важнейший торгово-ярмарочный центр страны[560]. Так опыт и знания Мельникова оказали большую помощь в выборе пути и строительстве рельсовых магистралей на Урале.

В 70-е гг. XIX в. встал вопрос о необходимости сооружения дорог в Средней Азии. И вновь Павел Петрович активно обсуждал различные варианты его решения. Он считал, что строящаяся трасса Сызрань–Оренбург должна быть проложена до Ташкента. Мельников также допускал и другой вариант железнодорожного сообщения: Ростов-на-Дону–Владикавказ–Петровск (Махачкала)–Каспийское море–Красноводск–Ташкент. Однако военно-политическая ситуация в Средней Азии определила как первоочередное возведение в 80-х гг. XIX в. островной линии Красноводск–Чарджоу, Самарканд–Ташкент, а в начале XX в. была построена и Оренбурго-Ташкентская дорога. Таким образом, и в этом регионе замыслы Мельникова нашли воплощение в жизнь[561].

Анализируя проекты П.П. Мельникова, их экономическую, политическую и оборонную целесообразность, можно смело сказать, что в истории российского железнодорожного дела он является одним из главных лиц, определивших географию железных дорог в

нашей стране. Большинство рельсовых путей в России вплоть до конца XIX в. сооружались по замыслам и проектам Павла Петровича, при его непосредственном участии или с учетом его мнения и одобрения. Ни одно предложение о развитии сети рельсовых путей с 30-х по конец 70-х гг. XIX в. не прошло мимо внимания выдающегося ученого. Он, как никто другой в рассматриваемый период, понимал, что индустриальное развитие страны во многих случаях, если не в большинстве их, начиналось лишь с проведением железных дорог, а такие магистрали, как Москва–Харьков–Ростов-на-Дону и Москва–Воронеж, Грушевские копи, сданные в эксплуатацию при его участии или, во всяком случае, при его жизни, дали мощный толчок развитию горной промышленности Донбасса. По мысли Мельникова была построена и Донецкая каменноугольная железная дорога, соединяющая четыре важные речные магистрали: Волгу, Дон, Днепр и Южный Буг.

Павел Петрович еще в 50-е гг. XIX в., до Крымской войны, мечтал о том, чтобы возвести сеть железных дорог к Черному морю. Но претворение его замыслов стало возможным лишь спустя два десятилетия. В 1870 г. была завершена железнодорожная трасса Москва–Курск–Киев, Жмеринка–Одесса длиной почти в 1700 верст. Еще в бытность Мельникова министром путей сообщения в Одессе были выполнены объемные работы по углублению акватории порта, строительству причалов и мола от разрушительных волн. Эта дорога имела большое политическое и хозяйственное значение, превратив все названные выше города в крупные центры промышленности, торговли и культуры[562].

* * *

Шли годы после отставки П.П. Мельникова с должности министра путей сообщения, но прогрессивная общественность не забывала его. Слава Павла Петровича шла вверх по нарастающей начиная с 50-х гг. XIX в. Одной из первых публикаций, говорящей о нем как незаурядном ученом, является статья 1859 г. в «Русском художественном листке», выходившем в Петербурге и издаваемом известным художником В.Ф. Тимом. В ней, рассказывающей о 50-летнем юбилее Института Корпуса инженеров путей сообщения, и дан рисунок рекреационной залы вуза с изображени-

ем четырех портретов самых видных за полвека его выпускников. И среди них на первом месте П.П. Мельников, за ним Н.О. Крафт, а далее С.В. Кербедз и Д.И. Журавский. Все четверо отличились при строительстве Николаевской железной дороге и мостов на ней[563].

Не был забыт Мельников и в последующие годы. В 1872 г. исполнилось полвека его службы на транспорте. В связи с этим в его адрес от Института Корпуса инженеров путей сообщения пришло поздравление, в котором говорилось: «Николаевская железная дорога с ее величественными сооружениями, представляет вдвойне замечательный памятник практической деятельности Вашей: как самый важный путь сообщения России и как школа образовавшихся под руководством Вашим строителей. Воздвигнутые ими сооружения, из которых многие известны всему ученому миру, по справедливости увеличивают блеск Ваших собственных деяний»[564].

В 1901 г., в день полувекового юбилея Николаевской железной дороги, ее управление отмечало, что профессор Мельников и профессор Крафт со своими учениками создали образцы строительного искусства, которыми должны гордиться русские инженеры[565].

* * *

Любая, даже самая долгая жизнь приходит постепенно к завершению. Человека одолевают болезни, немощь, и он постепенно отходит от дел, уходя в быт, воспоминания о минувшем, подводит итоги своей деятельности. В последние годы жизни, отойдя от активной работы, П.П. Мельников жил на станции Любань Николаевской железной дороги, которую строил в дни своей бурной инженерной молодости. Ушел он из жизни 22 июля 1880 г.[566]

Человек глубоко бескорыстный, не имевший своей семьи, он из собственных средств помогал вдовам и детям железнодорожных рабочих и служащих, чьи мужья и отцы погибли в авариях, отдали жизнь за право страны быть железнодорожной державой. Глубоко верующий, Павел Петрович еще в 1867 г. в основном на свои средства на станции Любань возвел церковь во имя Петра и Павла в память о всех ушедших и живых соратниках, о которых Н.А. Некрасов в свое время начертал такие глубокие скорбные строки:

Братья! Вы наши плоды пожинаете!
Нам же в земле истлевать суждено...
Все ли нас, бедных добром поминаете
Или забыли давно?..

Никогда не забывал Павел Петрович этих строителей, пришедших со всех концов необъятной России возводить первую большую «чугунку». В памятные дни приходил он в церковь, ставил свечки в память о всех тех, кого видел и знал на той великой стройке: от соратников до безымянных русских мужиков, сотворивших великое чудо – Николаевскую железную дорогу.

Церковь, до сих пор действующая, является одним из архитектурных памятников Любани, небольшого городка районного значения. Строили ее по проекту выдающегося зодчего, друга Мельникова, академика К.А.Тона, участвовавшего в сооружении храма Христа Спасителя в Москве. Она была разрушена во время Великой Отечественной войны. Восстановлена после победы. Обновлена и мемориальная доска, на которой увековечены имена 72 ведущих инженеров-строителей дороги Петербург–Москва[567].

Наряду с церковью Павел Петрович учредил в Любани на свои сбережения Петропавловские богоугодные заведения: дом для престарелых женщин-железнодорожниц, школу для детей и интернат для сирот той же дороги. Девочки-сироты находились в школе до 17 лет, а затем получали от ее основателя 500 рублей и устраивались на работу по полученной ими в интернате специальности. Мельников приобрел также участок земли в Любани и предоставил его богоугодным заведениям для выращивания овощей и фруктов.

Еще он помогал своей племяннице Варваре Алексеевне, дочери одного из братьев. В 1883 г., через три года после ухода Павла Петровича из жизни, Варвара Алексеевна вышла замуж за сына любимого Мельниковым А.С. Пушкина[568]. Григорий Александрович Пушкин был также личностью незаурядной, дослужился до генеральского чина. Неисповедимы пути Господни: думал ли Павел Петрович, что после его смерти так внезапно сойдутся пути сына великого поэта и его любимой племянницы! Есть в этом что-то неслучайное, закономерное: великие имена как-то сближаются друг с другом – и неважно в этом ли мире или в ином, ско-

рей всего в сознании народа, которому они служили своим гением. И поэтому не случайно в начале очерка сравнены два великих сына России – Мельников и Пушкин, бывшие в разных областях жизни «нашим всем», памятуя слова поэта и критика А. Григорьева. Общим для них являлось служение Отечеству, его научному, техническому и культурному прогрессу.

Может быть, поэтому на слуху у народа имена и фамилии «от нас и ушедших и великих», как писал С. Есенин, не забываются они народом. В 1955 г., в связи со 150-летием рождения выдающегося инженера, организатора железнодорожного строительства, первого министра путей сообщения России П.П. Мельникова Управление Октябрьской дороги и Ленинградского (ныне Петербургского) университета инженеров железнодорожного транспорта установили на станции Любань памятный его бюст с высеченными на постаменте словами: «Мельников Павел Петрович. 1804–1880. Автор проекта и строитель Петербурго-Московской (Октябрьской) железной дороги и основоположник железнодорожной науки». На это место перенесли и прах выдающегося ученого и патриота России[569].

Память о Мельникове не забыта и в нашем бурном XXI в. В 2001 г. были открыты мемориальные доски на зданиях Московского вокзала в Петербурге и Ленинградского – в Москве в честь 150-летия сооружения дороги между двумя столицами. В 2002 г. принято решение об установлении памятника выдающемуся ученому П.П. Мельникову на Комсомольской площади в Москве[570]. Свыше 10 лет этот монумент украшает знаменитую площадь Трех вокзалов в самом сердце России, где высится и памятник великому поэту А.С. Пушкину.

20. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ «НЕКОРОНОВАННЫЕ КОРОЛИ»

П.П. Мельникову в его практике как по проектированию, так и по строительству железных дорог приходилось встречаться с большим числом самых разнообразных людей. Об инженерах, с которыми ему пришлось работать на сооружении дороги между Петербургом и Москвой, мостов через разные реки, в очерке уже рассказано. Но среди тех, кто имел непосредственное отношение к железным дорогам, была еще многочисленная группа предпринимателей, больших и малых. Многие из них, начав как мелкие подрядчики, выросли в известных всей стране дельцов. Их не случайно назвали железнодорожными «некоронованными королями». Среди них было немало колоритных, ярких личностей, олицетворявших предпринимательский мир той эпохи: с 40-х до конца 70-х гг. XIX в. О них и пойдет рассказ в последнем разделе очерка.

С появлением железных дорог в мире во всех странах Европы и Америки, там, где они строились, формируется слой богачей, нуворишей новой формации. Как правило, эти предприимчивые, оборотистые люди, сразу же почувствовали в рельсовых путях золотую жилу, стали вкладывать в это дело деньги, энергию, а зачастую немалое умение обойти закон, отказаться от морали во имя «золотого тельца».

Не являлась исключением и Россия. Русские предприниматели, на первых порах в основном дворяне, проявляли интерес к железнодорожному делу еще задолго до железнодорожной «горячки», развернувшейся в 60–70-е гг. XIX в. Одним из них был уже упоминавшийся в тексте очерка А.А. Бобринский.

А.А. Бобринский

Алексей Алексеевич Бобринский (1800–1868) был внуком Екатерины II и Григория Орлова. По рождению он принадлежал к высшей знати. В молодые годы учился в Московской школе колонновожатых, готовящей высокопоставленных офицеров Генерального штаба, и был одним из ее первых учеников.

С 1827 г. Бобринский служил в Департаменте уделов, в конце 1833 г. перешел на службу в Министерство финансов, в Особую канцелярию по кредитной части. Это был человек широкой души и высокой щедрости. Он давал роскошные балы, на которых присутствовал «весь Петербург». Их посещал и А.С. Пушкин. В дневнике поэта часто встречается: «Обедал у гр. А. Бобринского», «Бал у гр. Бобринского один из самых блистательных...»

П.П. Мельников, характеризуя Бобринского, отмечал, что «граф из тех личностей, которые вам нравятся при первой встрече, и которые только выигрывают в ближайшем знакомстве».

Высокую оценку А.А. Бобринскому дает не только П.П. Мельников, но и другие мемуаристы. Известный журналист В.П. Мещерский, заставший его уже очень пожилым человеком, характеризует его словами «знаменитый граф Алексей Бобринский... главный инициатор сахарного дела в России и основатель первой железной дороги в России, Царскосельской». «Потом я имел случай ближе познакомиться с этой действительно замечательной и крупной личностью», – пишет он. «Это был живой, бойкий, любознательный, образованный и умный старик, любивший все, что кипело жизнью, что выражало умную мысль и что касалось области труда».

Бобринский много занимался сельским хозяйством в своих обширных поместьях, находящихся в разных губерниях. Он проявил склонность к новаторству, различным экспериментам в сельскохозяйственном производстве, любил всяческие нововведения. Одним из первых в России Бобринский ввел посадку сахарной свеклы в больших масштабах, выписал затем паровые машины и английских механиков, чтобы промышленным способом начать производство сахара. Устроив больший свеклосахарный завод в Киевской губернии, он положил прочное начало свеклосахарной промышленности в Юго-Западном крае[571].

Когда Герстнер прибыл в Россию и получил разрешение Николая I на строительство железной дороги от Петербурга до Царского Села, то, вероятно, что эта идея не удалась бы, не прийди к нему на помощь шталмейстер и камергер Двора А.А. Бобринский.

Для постройки дороги оказалась необходимою сумма в 800 тыс. руб. серебром. Бобринский обратился к министру финансов Е.Ф. Канкрину, который категорически отказал ему в помощи, прося раз и навсегда не говорить более о таких пустяках, как железные

дороги. Тогда он обратился к барону А.Л. Штиглицу, председателю Петербургского биржевого комитета, придворному банкиру, который предложил ему взять на вес лежавшие уже на пути рельсы[572].

С помощью Штиглица и нескольких других лиц Алексей Алексеевич на свой страх и риск взял на себя образование капитала и этим оказал большую услугу делу железных дорог в России.

Став ведущим создателем акционерной компании по строительству дороги от Петербурга до Царского Села, Бобринский сосредоточил в своих руках всю ее финансовую деятельность. На уставной капитал компания выпустила 15 тыс. акций, которые раскупили 700 акционеров[573].

Своим смелым поступком Бобринский нажил множество врагов, среди которых был даже великий князь Михаил Павлович, брат Николая I. «В этом предприятии видели зарождение новой революционной ячейки, которая могла привести к нивелировке классов и другим, еще более страшным вещам», – вспоминает дочь Николая I, великая княжна Ольга Николаевна[574].

Когда в феврале 1838 г. железная дорога была построена, случился серьезный казус: Николай I назначил увеселительную прогулку в Царское Село по новой дороге и пригласил 150 человек. Накануне в летнюю резиденцию царя отправили поезд с придворной прислугой, однако поезд этот сгорел. Царь узнал об этом в театре, немедленно потребовал к себе в ложу Бобринского, которого разбранил с чрезвычайной горячностью. Бобринский потребовал расследования, что еще пуще раздосадовало Николая I. Тем не менее следствие было назначено и обнаружило, что пожар произошел от неосторожности куривших в вагоне служителей. Царская поездка состоялась, и на обратном пути Бобринский был произведен императором в шталмейстеры и камергеры[575].

Лишь только назначение Алексея Алексеевича камергером Двора, продолжает Ольга Николаевна, сгладило неприятности, которые ему пришлось вынести из-за того, что он стал во главе предприятия, построившего первую железную дорогу между Петербургом и Павловском[576].

С 1840 г. Бобринский – член совета министра финансов и Мануфактурного совета. Как вспоминает П.П. Мельников, подружившийся с ним, во время частых посещений графа он подробно высказывал ему о том, чему был свидетелем в Америке по части же-

лезных дорог. «Слова мои попадали на хорошую почву и вскоре при содействии умного и красноречивого Кремера (бывшего секретаря посольства в Вашингтоне – авт.) я достиг того, что граф Бобрин ский взял на себя говорить решительно государю об устройстве железной дороги между двух столиц...»[577]

Бобринский сыграл также решающую роль в приеме Николаем I П.П. Мельникова и Н.О. Крафта, что в свою очередь окончательно укрепило решимость царя строить железную дорогу между Петербургом и Москвой. П.П. Мельников дает высокую оценку как деловым, так и человеческим качествам Бобринского: «...Я могу совершенно сознательно сказать, – пишет он, – что это человек редкого благородства. Теплый патриот, любитель прогресса в отношении материального развития...»

И после сооружения железной дороги между столицами А.А. Бобринский оставался сторонником их строительства в России, мотивируя это необходимостью экономического развития страны, выравнивания цен в различных губерниях. Он указывал, что продукты, доставлявшиеся в Петербург из «низовых губерний», даже после сооружения железной дороги между столицами оставались в пути дольше, чем товары, отправленные из Европы в Китай.[578]

В истории железнодорожного транспорта России А.А. Бобринский остался горячим поклонником и поборником сооружения рельсовых путей в стране.

С.И. Мальцов

Другим энтузиастом железнодорожного дела был также уже упоминавшийся С.И. Мальцов (1810–1893). В молодости он служил в гвардейской кавалерии: был адъютантом у принца Петра Ольденбургского. В 1849 г. вышел в отставку и посвятил себя управлению своими заводами[579]. Побывав в Англии, Сергей Иванович, крупный брянский помещик, заинтересовался железными дорогами, обстоятельно ознакомился с работой Ливерпуль-Манчестерской линии. Вернувшись в Россию, он занял активную позицию среди сторонников нового вида транспорта[580]. Неоднократно беседовал о железных дорогах с Николаем I, призывая его к их сооружению в России.

Подготовка к строительству Петербурго-Московской дороги оживила интерес к рельсопрокатному производству в кругах владель-

цев металлургических предприятий. В те годы Мальцов выдвинул идею организации «образцового» рельсопрокатного заведения – акционерного предприятия под государственным контролем, которое осваивало бы новейшую технику рельсопрокатного дела и снабжало бы рельсами строящуюся магистраль и другие линии.

Сергей Иванович уже в начале 40-х гг. XIX в. на своем предприятии в Людинове в Калужской губернии изготовил первую партию железных рельсов, доказав тем самым возможность их производства в нашей стране. Он выдвигал широкие планы их проката не только для использования их внутри страны, но также и производства на экспорт[581].

Однако, как пишет Мальцов в своих воспоминаниях, он не пользовался должным влиянием в «высших сферах», и дело попало в руки царских приближенных – Бенкендорфа, Сухозанета и Белосельского-Белозерского, – тех самых, которые пытались еще в 1835 г. стать монополистами рельсового производства в России.

В январе 1842 г. у А.Х. Бенкендорфа собрались наиболее видные железозаводчики из крупного дворянства для подписания «благодарственного адреса царю» за «милостивое внимание» к нуждам промышленности, выразившееся в пожелании Николаю, «чтобы все количество железа для сей дороги, было приобретено от русских заводчиков».

В январе–марте того же года состоялись новые совещания железозаводчиков, преследующих иные, более серьезные цели. Организатором собраний был тот же Мальцов. По-видимому, он же составлял и протоколы («журналы») этих совещаний, в которых выражались следующие ходатайства к правительству:

1) учредить Комитет из владельцев железоделательных заводов, а при нем Комиссию, которая должна была создать «образцовое заведение» по изготовлению рельсов в России;

2) назначить совещательным членом в эту Комиссию одного из ведущих инженеров, занятых на строительстве Петербурго-Московской дороги;

3) доставить заводовладельцам сведения о ценах, назначаемых казною за рельсы и иные железнодорожные материалы, о типах рельсов, о сроках и местах их поставки;

4) дать Комиссии право составить единовременный основной капитал не менее 100 тыс. руб. серебром для «учреждения образ-

цового заведения» для производства опытов по изготовлению рельсов. Сумму предполагалось разделить по всем частным железным русским заводам соответственно количеству выплавляемого чугуна;

5) обязать все заводы доставить по 250 тыс. пудов «вчерне подготовленного» железа в «образцовое заведение» для выделки рельсов.

Автором этих предложений, судя по всему, также был С.И. Мальцов, что свидетельствует о его решительных намерениях наладить производство рельсов в России.

С 1840 г. Сергей Иванович энергично развивает свои предприятия, расширяет старые и организует новые производства. Первым из русских заводчиков он взялся выполнить заказ и действительно поставил небольшое количество рельсов для строящейся магистрали Петербург–Москва[582].

Весной 1842 г. Мальцов, действуя от имени Общества, получил в свое распоряжение Петербургский чугунолитейный и механический завод за Нарвской заставой, сыгравший впоследствии видную роль в истории русской металлургии. В 1843 г. на этом предприятии приступили к прокату первой партии рельсов. Для обучения этому делу со многих металлургических заводов прислали по два мастера. Наряду с рельсами на заводе изготовлялось различное сортовое железо. До 1846 г. была создана 41 тыс. пудов рельсов[583].

Однако центральное положение в рельсовом прокате пытался занять завод полковника Н.А. Огарева, основанный казной еще в самом начале XIX в. В конце 50-х гг. Огарев, будучи владельцем этого предприятия, получил от казны заказ на перекатку из старых рельсов 600 тыс. пудов новых железных рельсов для Николаевской железной дороги. Низкое качество продукции этого предприятия потребовало почти ежегодной смены рельсового полотна, что вызвало недовольство администрации этой дороги. Поэтому Огаревский завод в 1861 г. был продан петербургской фирме «И. Дей и К°», которая еще раньше организовала перекатку старых рельсов в новые для Николаевской железной дороги на заводах герцога Лихтенбергского, который впоследствии был превращен в железнодорожные мастерские Главного общества российских железных дорог[584]. Так что вопрос о снабжении строящихся магистралей в России в начале 60-х гг. XIX в. не был решен. Поэтому интерес к С.И. Мальцову и продукции его предприятия сохранялся и в этот период.

Влияние Мальцова в правительственных сферах значительно возросло при Александре II. Это определялось не только его богатством как крупного помещика и заводчика, но тем, что жена его была близким другом императрицы. «В то время (60-е гг. XIX в. – авт.), – вспоминает журналист князь В.П. Мещерский, – при большом дворе произносилось часто одно громкое имя: Анастасии Николаевны... Кто тогда не знал этого имени. Его носила, в полном смысле слова, прелестная женщина Анастасия Николаевна Мальцова, родная сестра... князя Урусова»[585].

Близость ко Двору обеспечивала мальцовским предприятиям различные льготные ссуды из Министерства финансов. Зачастую они выдавались вопреки государственной необходимости. Мемуаристка, генеральша А. Богданович, передает в своем дневнике разговор с женой министра финансов В.Ф. Вышнеградской в марте 1891 г.: «Была Вышнеградская, рассказывала, что царица (Мария Федоровна – авт.) не любит ее мужа за Мальцова, которому она желала, чтобы дали 4 млн руб. Вышнеградский ей предложил объяснить, почему он не может столько дать, и предупредил, что это объяснение будет длиться 3 часа. Она испугалась такого длинного разговора. Долго она после этого с Вышнеградским не говорила»[586].

Правительственные круги всегда проявляли интерес к мальцовским предприятиям, стремились привлечь его к изготовлению необходимого для железных дорог оборудования. Об этом говорят мемуаристы и исследователи. 24 января 1865 г. министр внутренних дел П.А. Валуев записал в дневнике, что видел перед обедом С.И. Мальцова, «которого уговаривал приняться за устройство заведения для железнодорожных материалов»[587].

С 70-х гг. XIX в. Мальцов начинает выполнять крупные казенные заказы на производство вагонов и паровозов и получает большие авансы. По договорам 1874–1875 гг. на его предприятиях было произведено 373 паровозов и 11 тыс. платформ и вагонов на сумму 24 млн руб. С 80-х гг. XIX в. мальцовские заводы, наряду с Невским и Коломенским заводами, получают те заказы, которые давались специально для поддержания деятельности русских паровозостроительных заводов.

История правительственной поддержки завода Мальцова является одним из тех немногих случаев казначейского и неуставного финансирования, которое открыто показывалось в отчетах Госу-

дарственного банка и стало широко известно в периодике и в литературе 80–90-х гг. XIX в.[588]

О Мальцове в его последние годы жизни вспоминает его близкий родственник граф, позднее советский генерал А.А. Игнатьев. Родных детей у Сергея Ивановича не было (имелось несколько приемных сыновей – авт.), жил он одиноко, вставал всегда в пять часов утра, шел к ранней обедне и в семь часов садился за работу. Единственным его помощником был скромный, молчаливый и необыкновенно трудолюбивый чиновник Юрий Степанович Нечаев, усыновленный Мальцовым. Каково же было удивление всех родственников, когда после смерти Мальцова выяснилось, что все свое многомиллионное состояние он завещал Юше, как до самой смерти называли уменьшительно Юрия Нечаева[589].

Заветной мечтой Ю.С. Нечаева-Мальцова было встретиться с Александром III. По поводу его домогательства К.П. Победоносцев 24 декабря 1885 г. писал царю: «Я уже имел честь докладывать Вашему Величеству о Нечаеве-Мальцове, и Вы дозволили напомнить Вам о нем, когда прием возобновится. Он теперь здесь. Если будет прием на следующей неделе, не благоволите ли разрешить представиться Вашему Величеству в среду»[590].

Выполняя волю С.И. Мальцова, Юрий Степанович построил и оборудовал Музей изящных искусств в Москве, создал во Владимире техническое училище, постоянно проявлял заботу о нем, покупал для училища физическое и механическое оборудование. На своих фабриках он открыл пять школ[591].

«Старый холостяк, Юрий Степанович Нечаев-Мальцов, – пишет А.А. Игнатьев, – умер во время Первой мировой войны. Все свое состояние он оставил второму сыну моего дяди – Павлу Николаевичу Игнатьеву, известному в ту пору министру народного просвещения. Неожиданно свалившимся богатством мой двоюродный брат воспользоваться, однако, не успел – произошла Октябрьская революция»[592].

П.Г. Дервиз и К.Ф. Мекк

Среди крупнейших железнодорожных концессионеров 60–70 гг. XIX в. дворянство представлено рядом других крупных имен. Назовем из них П.Г. Дервиза (1826–1881) и К.Ф. Мекка (1819–1876).

Павел Григорьевич Дервиз, бывший ранее сенатским чиновником, хорошо знал железнодорожное дело и отлично видел те выгоды, которые сулили транспортные подряды при сложившихся обстоятельствах. Как пишет С.Ю. Витте, когда его товарищ по Училищу правоведния М.Х. Рейтерн стал министром финансов, то он дал ему концессию на постройку Московско-Рязанской и Рязано-Козловской железных дорог. Тогда было еще немного охотников приобретать концессии, потому что никто на железных дорогах тогда не наживался[593].

Московско-Рязанская железная дорога была сдана в эксплуатацию в 1864 г. и принесла значительную прибыль Дервизу. Наметившийся успех был подкреплен сооружением Рязано-Козловской линии, концессию на которую также взял П.Г. Дервиз, занимавший должность директора правления Московско-Рязанской дороги. Условия сооружения ее длиной в 210 верст были весьма благоприятными. Трасса проходила по слабопересеченной местности, полотно возводилось в один путь. При заключении концессии поверстную стоимость определили в 76 тыс. руб. В действительности было затрачено меньше средств и учредителю досталось в качестве чистого дохода акций на 2 млн 600 тыс. руб.[594]

После первых двух дорог П.Г. Дервиз получил концессию на постройку Курско-Киевского рельсового пути. Эту, последнюю, дорогу он уже строил в компании с ее главным инженером К.Ф. Мекком.

К этому времени П.Г. Дервиз очень разбогател. Журналист В.П. Мещерский вспоминает, что он помнил его «бедным чинушкой в сенате», а затем, через несколько лет, этот бедный чинушка принимал его в своем роскошном палаццо у Красных ворот в Москве во всем блеске своего железнодорожного величия и в роли кесаря Рязанской железной дороги. «Как тогда говорили, – пишет журналист, – средним числом концессии выдавались по такой цене, что в карман входило около 50 тыс. руб. чистых на каждую версту... Ну, а 500, 600 верст концессии, это, кроме процентов дохода, составляло «маленькие» капиталы в 20–30 млн руб. в виде запасов на черные дни»[595].

Как и другие «некоронованные короли» железнодорожного бизнеса, оба предпринимателя пытались получить максимальную выгоду от построенных ими дорог. Так, Мекк и Дервиз после заверше-

ния работ на Рязано-Козловской железной дороге учредили особое агентство с целью «эксплуатировать выстроенную ими колею, монопольно контролировать отправку грузов по ней». Это агентство почему-то не отправляло хлебные грузы из Козлова пожертвованные купцами в пользу голодающих. Грузы лежали в Козлове, а народ где-то в Самарской области голодал, пишет об этом случае А.С. Суворин. Журналист и писатель С.Н. Терпигорев (Сергей Атава) в газете «Голос» опубликовал корреспонденцию об этой проделке владельцев дороги. Мекк и Дервиз начали процесс против редактора «Голоса» А.А. Краевского и С.Н. Терпигорева и пригласили своим защитником известного адвоката В.Д. Спасовича. Терпигорев был вызван Краевским в Петербург.

«Давайте доказательства, – сказал он. – Иначе нам достанется. Спасович не спасует».

Терпигорев поехал в Козлов, где все знали, что в корреспонденции рассказана была правда. Там жил крупный хлебный торговец Д.К. Мартынов, человек уважаемый и любивший литературу. Он предложил городской Думе собраться в экстренном заседании и написать благодарственный адрес Краевскому за то, что он «напечатал правду об этом комиссионерстве, никого не боясь». Дума согласилась. Ее постановление подписано было всеми гласными и отправлено Краевскому.

Пришли в суд. В.Д. Спасович не знал, что у его противника, адвоката К.Ф. Ордина, защищавшего Терпигорева и Краевского, есть постановление Думы. Терпигорев «обожал» Спасовича, как профессора, и знал его лично.

«А, это вы писали корреспонденцию? – сказал ему Спасович, смеясь и шутя. – Я вас отучу...»

В.Д. Спасович сказал блестящую речь о своих клиентах. К.Ф. Ордин ограничился несколькими словами и предъявил суду постановление Козловской Думы. Огромная сенсация и конфуз. Суд ограничился тем, что приговорил Краевского к 25 руб. штрафа за какое-то резкое выражение в корреспонденции и только. Это равнялось оправданию. Конечно, это происшествие было едва ли не единственным в своем роде, где два опытных железнодорожных дельца были посрамлены. Как правило, в подобных случаях они, образно говоря, выходили сухими из воды.

Когда П.Г. Дервиз нажил очень большое состояние, то сразу бросил все свои дела, уехал за границу, построил в Италии целый дворец, занимался музыкой, имел собственный театр.

Еще раньше его компаньон Мекк получил концессию на постройку Либавской дороги и пригласил Дервиза принять участие в этом деле, но последний, по словам С.Ю. Витте, ему ответил, что он не такой дурак, чтобы, раз нажив состояние, стал им рисковать, что ему совершенно достаточно тех миллионов, которые он имеет, поэтому он предпочитает вести жизнь мецената, какую он и ведет.

Как вспоминает С.Ю. Витте, в отказе от новой концессии сказался его ум, так как потом фон Мекк на постройке Либаво-Роменской железной дороги потерял много денег. Причина этому была та, что правительство становилось все опытнее и ставило все более и более тягостные условия концессионерам. Поэтому в конце концов люди перестали так наживаться, и даже были случаи, что и крупные подрядчики прогорали[596].

Дервиз от той роскоши и богатства, которыми он пользовался в Италии благодаря своему состоянию, вел себя совершенно неадекватно. Так, например, он держал большую оперу исключительно для самого себя и очень редко кого-нибудь приглашал, между тем как каждый день ему давали то или другое представление.

Его брат Н.Г. Дервиз (1837–1880), певец и композитор, получивший музыкальное образование в Милане и бывший вторым тенором в русской опере, выступал в Петербурге, в Мариинском театре, под псевдонимом Энде в опере «Руслан и Людмила». Кроме партии Финна, он пел теноровые сольные партии в «Жизни за царя», «Викуле», «Роберте», «Рогнеде». Он был неподражаемым по тонкости музыкального выражения исполнителем романсов, особенно романсов собственного сочинения: «Может быть», «Все грустней мне становится», «Грусть-тоска меня томила».

Николай Григорьевич Дервиз был приглашен своим братом петь на летний сезон к нему во дворец. Он прожил в Италии несколько месяцев, пел у своего брата, вспоминает Витте, причем этот последний не удостоился даже пригласить его к себе и интересовался только тем, как он поет[597].

* * *

Инженер путей сообщения К.Ф. Мекк, пишет С.Ю. Витте, был очень корректный немец. Он нажил порядочное состояние, но жил довольно скромно. Его старший сын – страшный кутила, который всю свою молодость провел в Москве среди цыган и цыганок, находился постоянно в нетрезвом виде и преждевременно умер. Другой его сын позднее был в Москве председателем Правления Московско-Рязанской и Рязано-Казанской железных дорог.

Совместно с П.Г. Дервизом К.Ф. Мекк строил Курско-Киевскую, Московско-Рязанскую и отдельно от него Либаво-Роменскую железные дороги. Нажив многомиллионное состояние, он приобрел великолепное имение «Мерчик», расположенное в Харьковской губернии.

В отличие от Дервиза семья Мекк много занималась меценатством, помогала деятелям музыкальной культуры. Как известно из воспоминаний близкого к композиторам Ю.Л. Давыдова, жена предпринимателя – Н.Ф. фон Мекк охотно помогала молодым талантам. В ее доме несколько лет жил французский композитор Клод Дебюсси (1862–1918), ставший основоположником музыкального импрессионизма, в то время начинающий музыкант. Оказывала Надежда Филаретовна материальную помощь и П.И. Чайковскому, сперва заказывая ему различные музыкальные переложения, а затем назначила ежегодную субсидию в размере 6 тыс. руб. в год. «Это дало возможность Петру Ильичу оставить педагогическую работу ради «хлеба насущного» и всецело посвятить себя творчеству. Петр Ильич был безгранично благодарен Надежде Филаретовне не только за то, что она дала ему независимость, но и за ее исключительную чуткость к нему и понимание творчества».

П.Г. Дервиз умер в Италии. По словам В.П. Мещерского он оставил наследство исключительно в акциях железных дорог, купоны которых ежегодно давали около 3 млн руб. дохода.

После смерти П.Г. Дервиза к вопросу о его наследстве несколько раз возвращались высшие государственные учреждения и император. В 1881 г. над двумя несовершеннолетними сыновьями (18 и 11 лет) была установлена опека, осуществлявшаяся согласно духовному завещанию отца братом умершего Д.Г. фон Дервизом, сенатором, членом Государственного совета и Д.В. Ростовцевым.

В 1884 г. в связи с совершеннолетием старшего сына опека была снята. В 1887 г. бывший опекун Д.Г. Дервиз обратился с прошением на имя царя об установлении вновь опеки над личностью, имуществом и делами Сергея Павловича и Павла Павловича фон Дервизов впредь до достижения совершеннолетия Павла Павловича и создания опекунского управления из трех лиц, которое подчинялось бы Петербургской дворянской опеке.

Необходимость установления опеки фон Дервиз мотивировал тем, что старший его племянник Сергей «вошел в сношения с несколькими иностранными аферистами» по вопросу постройки железных дорог в Персии, что создает угрозу и состоянию брата.

Министр юстиции поддержал это ходатайство и Комитет министров, «принимая во внимание совершенно исключительное обстоятельство дела», принял решение об установлении опеки сроком на 3,5 года, до совершеннолетия младшего брата. 9 ноября 1887 г. это решение было утверждено Александром III.

Узнав об этом, вдова и старший сын Дервизы обратились к царю с жалобой на это решение. С. Дервиз писал, что обвинение его в расточительстве и в связи с аферистами лишено всякого основания. Это прошение было передано Александром III вновь на рассмотрение Комитета министров. После всесторонней проверки имущественного состояния фон Дервизов Комитет министров 9 февраля 1888 г. вновь рассмотрел вопрос об опеке и пришел к заключению о возможности удовлетворить просьбу С. Дервиза о снятии опеки, имея в виду, что он «отказался от участия в компании с различными сомнительными иностранцами в постройке персидских железных дорог». 18 февраля это решение было утверждено императором[598].

В.А. Кокорев

В 50-е гг. XIX в. тип ловкого и смелого делового человека из народа, мастера коммерческих дел, был еще редкостью. Большой роли в развитии отечественной промышленности, науки и искусства подобные люди тогда еще не играли. «И мне вспоминается, – пишет известный мемуарист второй половины XIX в. В.Н. Давыдов, – лишь одно гремевшее тогда имя общественного деятеля из купцов – В.А. Кокорева[599]. Но с этого времени в связи с быстрым развитием капиталистических отношений подобный тип начал бы-

стро плодиться, читаем в воспоминаниях военного министра 60–70-х гг. Д.А. Милютина. «Тогда выступил на сцену не только В.А. Кокорев, – пишет он, – но и барон Николай Егорович Тарнау, впоследствии достигший сенаторства, и столько других, которых теперь и трудно припомнить. Кокорев был не только одним из первых железнодорожных королей, но и главным деятелем в учреждении компании под покровительством Морского министерства, названной «Русским обществом пароходства и торговли»[600].

Василий Александрович Кокорев (1817–1889) происходил из мещан Солигалича Костромской губернии. Семья его была старообрядческой, принадлежащей к беспоповскому поморскому согласию, и Василий Александрович до конца остался верен старообрядчеству.

Кокорев получил малое образование. Грамоте учился у старообрядческих начетчиков, школы не посещал. В зрелом возрасте отсутствие книжных знаний пополнял чтением и позднее стал довольно образованным человеком, вошел в ряд людей высокой культуры. Он был хорошим оратором, говорил красочно и остроумно, яркими народными словечками выражал свои мысли в публицистике. Кокорев составил ряд трудов, из которых самый значительный «Русская правда»[601].

С ранних лет Василий помогал отцу, бывшему сидельцу в питейных домах. Повзрослев и набравшись опыта по винному делу, в конце 40-х гг. перебрался в Петербург, где своей ловкостью, расторопностью и смекалкой стал известен министру финансов Ф.П. Вронченко. Состоя комиссионером по винным откупам, выполняя поручения Министерства финансов, снимал откупные районы несостоятельных лиц в казну. Кокорев быстро разбогател, и к началу 70-х гг. его состояние доходило до 7 млн руб.[602]

Став удачливым предпринимателем в разных отраслях, Василий Александрович был и одним из пионеров русской нефтяной промышленности. В 1857 г. он создал завод по получению из нефти осветительного масла в Сураханах, Закавказское торговое товарищество, а впоследствии – Бакинское нефтяное общество.

Кокорев оставил заметный след и в банковском деле, учредив Волжско-Камский банк, который сразу же занял видное место в русском финансовом мире. Он является и основателем Северного страхового общества в Петербурге[603].

В период подготовки отмены крепостного права, особенно с весны и лета 1859 г., развернулось массовое крестьянское движение против винных откупов, прокатилась волна так называемых трезвенных бунтов. Возникали крестьянские общества трезвости, они принимали решения не покупать и не пить вина. Крестьяне разбивали кабаки, питейные дома, винные подвалы, избивали местных начальников. В 12 губерниях было разгромлено 220 питейных заведений. В волнениях участвовали тысячи крестьян. Для подавления многие были арестованы, преданы суду и подвергнуты различным наказаниям[604].

Трезвенное движение было поддержано демократической интеллигенцией, многими передовыми людьми. В это движение включился, и не без пользы для себя, винный откупщик В.А. Кокорев. В ряде своих речей, выступая перед купечеством, он отмечал вредность винных откупов, их пагубное воздействие на народ, неблагоприятные экономические последствия и предлагал отказаться от них. Мотивировал он это тем, что прибыль откупщиков от продажи водки во много раз превышала их платежи в казну. Это тяжелейшим образом отражалось на народном хозяйстве[605].

За смелость и содержательность речей на Кокорева тогда же обратил внимание «Колокол» А.И. Герцена, отметив одно из его выступлений о вредности и недобросовестности системы винных откупов. В номере от 1 марта 1858 г. в разделе «Смесь» этого издания было опубликовано следующее сообщение: «Мы не думаем, чтобы В.А. Кокореву было неприятно увидеть свое имя в «Колоколе»; «Колокол» наш звонит ему не так как Закревским и В.Н. Панину (генерал-губернатор Москвы) и министру юстиции (ярые противники прогрессивных реформ – авт.), а празднично и дружески за благородное, прекрасное предложение (отказаться от системы винных откупов – авт.), сделанное на московском предпраздновании грядущего освобождения крестьян. Пример, поставленный В.А. Кокоревым, его имя не будут забыты историей».

Упомянутая в «Колоколе» речь Кокорева не обошлась без последствий для цензора, пропустившего ее в печать. Как сообщает «Колокол» в номере от 1 апреля 1859 г., заведующий делами Главного комитета по крестьянскому делу В.П. Бутков «разбранил и сменил цензора Министерства внутренних дел профессора К.И. Арсеньева за допущение статьи Кокорева против откупов в «С.-Петербургских ведомостях».

Либеральную позицию занимал В.А. Кокорев и по ряду других вопросов. Так, он предложил купечеству активно включиться в крестьянскую реформу и пожертвовать капитал на выкуп усадебной земли для крестьян (разумеется, что крестьяне со временем должны были выплатить его). Это предложение Василия Александровича также было отмечено в «Колоколе» в статье Н.П. Огарева «Еще раз об освобождении крестьян» в номере от 10 мая 1858 г., как положительное и заслуживающее внимания.

Сам Кокорев регулярно читал «Колокол», широко доставляемый в Россию нелегальными путями. Он передал с оказией в подарок его издателям «золотой бурачок для марок». Судя по словам мемуаристки Н.А. Тучковой-Огаревой, жившей так же в Лондоне и близкой к издателям «Колокола», Кокорев был «восхищен деятельностью Герцена и Огарева»[606].

Конечно, не следует переоценивать демократичность выступлений В.А. Кокорева в общих настроениях того времени. Значение их скорее в том, что умеренно-либеральные взгляды на отмену крепостного права впервые в России были высказаны представителями купечества. Не случайно поэтому статьи и речи его, хотя и высмеивались другими революционными демократами, например Н.А. Добролюбовым, за их трескучесть, они все же имели большой общественный резонанс[607].

В.А. Кокорев регулярно выступал в газетах и журналах. К нему, как к яркому и оригинальному публицисту, тянулась интеллигенция, для которой подобные либеральные речи винного откупщика были еще в новинку. 20 марта 1858 г. у Кокорева побывал известный писатель, автор популярной в 40-е гг. XIX в. повести «Полинька Сакс» А.В. Дружинин. В своем дневнике в тот же день он отметил, что был вечером у Кокорева, «где познакомился с новыми людьми»[608].

11 июня 1863 г. у Кокорева побывал другой мемуарист А.В. Никитенко, записавший в дневнике следующую характеристику: «Мужик ражий, с очень широкой окладистой бородою, должно быть, судя по физиономии, великий плутище, как и подобает всякому самородному русскому уму». Далее Никитенко отмечает, что Кокорев очень умный человек, приобретший огромное состояние. «Как он должен смеяться, увидев, например, такого человека, как я, который слывет тоже не дураком и который, однако, целую жизнь

свою проводит за учеными пустяками, бесполезными для него самого и для других»[609].

Василий Александрович устраивал у себя обеды в честь будущего освобождения крестьян, предстоящей эмансипации[610]. Генерал-губернатор Москвы, граф А.А. Закревский, видел в этих обедах крамольное, запрещал их, числил его в неблагонадежных. Представляя шефу жандармов В.А. Долгорукову «список подозрительных лиц в Москве», в котором, кроме известных славянофилов Аксаковых и Хомяковых, значились, между прочим, тогда еще фрондирующий журналист М.Н. Катков, откупщик В.А. Кокорев – «западник, демократ и возмутитель, желающий беспорядков»[611].

Винный откупщик с симпатией относился к славянофилам, но наиболее видные их идеологи судили о нем достаточно неприязненно, с иронией, что можно видеть хотя бы в письмах И.С. Аксакова к своему отцу – известному прозаику С.Т. Аксакову. В одном из писем речь идет, по его мнению, об излишне торжественной, вплоть до банальности, встрече севастопольских моряков, устроенной В.А. Кокоревым и консервативным историком М.П. Погодиным[612].

Недружелюбно относились к винному откупщику, играющему под демократа, и западники. Когда в описываемое время на сцену явился Кокорев, пишет Б.Н. Чичерин, славянофилы хотели этого невежественного шарлатана завербовать в свой кружок. Они всячески с ним нянчились, что породило ходившее тогда по рукам стихотворение, написанное Н.Н. Боборыкиным:

Во имя странного святого
Устроен ваш славянский скит.
На бочке там вина простого
Великий Кокорев сидит.
Пред ним коленопреклоненный,
Не враг, конечно, откупов,
Кадит усердно муж почтенный,
Отец «Беседы», Кошелев[613].

Однако либеральные речи Кокорева и его хищнически-капиталистическая хватка резко различались между собой, что можно видеть на примере его различных коммерций и гешефтов.

В конце 50-х гг. XIX в. Кокорев занялся железнодорожным бизнесом. В 1858 г. ему и статскому советнику Новосельскому разрешили создать акционерное общество по строительству 75-верстного рельсового пути между Волгой и Доном (Царицын–Калач)[614]. Возглавляет это общество П.П. Мельников, став его председателем.

Василий Александрович поставил себя в самое выгодное положение с другими компаньонами. Участвуя в учредительстве этой линии с капиталом в 4,8 млн руб., он оставил за собой контрольный пакет акций в 53 %. Примерно такая же картина складывалась и в других созданных им компаниях – Русском обществе пароходства и торговли (1856 г.), Волжско-Каспийском пароходстве «Кавказ и Меркурий» (1859 г.), где бывшему откупщику принадлежала львиная доля акций – более чем на миллион рублей. Как уже сказано выше, в 1874 г. Кокорев вместе с другим подрядчиком П.И. Губониным участвовал в создании Уральской железной дороги, где также нажил большие барыши[615].

Строительство Волжско-Донской дороги из-за беспощадной эксплуатации рабочих, бессовестного их обсчитывания, плохого питания, жестокости и издевательств, получило огласку на всю Россию. Как уже отмечалось в «Современнике», издаваемом Н.Г. Чернышевским, этому посвятил большую статью литературный критик и публицист Н.А. Добролюбов, названную «Опыт отучения людей от пищи». В публикации раскрываются махинации и мошенничество Кокорева против других компаньонов. Там говорится, что он «взял на себя и на своих знакомых треть акций – на 2 млн руб.».

Добролюбов показывает издевательства Кокорева и его подручных над рабочими. Их доставляли на стройку на баржах, буксируемых по Волге пароходом, причем доставляли хуже, чем каторжников. Вместо обещанной хорошей пищи рабочим давали только черный хлеб с солью и постным маслом, но и того и другого порой не было. Хлеб же был негодный, до того залежавшийся, что был покрыт плесенью. Рабочие хотели курить, пишет Добролюбов, чтобы заглушить голод, им и этого не давали. Приказчики были так грубы и бессмысленны, что при первом удобном случае решались даже обвинить рабочих в бунте.

Когда 2 тыс. рабочих прибыли на место стройки, в голую пустынную степь, положение не улучшилось. Кормили их недоброкачественной солониной с червями. Плохая вода, отсутствие эле-

ментарных лекарств приводило к массовым заболеваниям. Своими силами рабочие возводили себе балаганы, кухни, столовые. В результате вспыхнувшей эпидемии сотни рабочих умерли, более 300 ударились в бега. Чтобы не разбежались оставшиеся, по всем пунктам их пребывания и даже возле самодельных лазаретов, представлявших те же балаганы и шалаши, поставили казаков с саблями и ружьями, которые избивали рабочих за малейшее непослушание нагайками[616].

Инцидент на строительстве Волго-Донской дороги нашел отражение и в «Колоколе» Герцена, где Кокорева также подвергали критике как недобросовестного железнодорожного подрядчика. В статье от 1 мая 1861 г. сообщается, что на Волжской железной дороге, где участвуют Кокорев и компания, работники стали разбегаться от скверной пищи, бросая свои заработки. Рассказывается об использовании казаков, заставлявших рабочих, покинувших стройку возвратиться, о солдатах, открывших огонь по беглецам и убивших двух человек. Следствие по их убийству кончилось тем, сообщается в «Колоколе», что офицер и исправник, отдавшие приказ открыть огонь, отставлены от службы и только, а Кокорев остался в стороне. Сообщение герценовского издания заканчивается вопросом: «Г. Кокорев – любитель гласности и поклонник русского народа – правда ли это?»[617]

Для П.П. Мельникова история со строительством Волго-Донской дороги была особенно тягостна. В некоторых случаях, когда было, по его мнению, необходимо покровительствовать отечественному капиталу в строительстве железных дорог, а заодно поставить их сооружение под более строгий контроль, снизить поверстную стоимость, он соглашался участвовать в паях по их сооружению.

В.А. Кокорев, создав компанию по возведению линии между Волгой и Доном, предложил руководить работами П.П. Мельникову. При поддержке Павла Петровича он получил и правительственную гарантию в 4,5 % прибыли по ценным бумагам, выпущенным Обществом[618].

Все работы по устройству верхнего пути «Кокорев и К°» по установившейся традиции сдали оптовому подрядчику купцу Г.И. Гладину за 1,2 млн руб. Последний в свою очередь сдал их своему родственнику И.И. Головкину за меньшую сумму. Тот, получив под-

ряд, нанял для земляных работ «по словесным договорам» (без официального оформления контракта), как уже сказано, около 2 тыс. крестьян из голодных деревень Тверской, Смоленской и Вологодской губерний[619], которые претерпели невероятные лишения и издевательства, побои и убийство солдатами нескольких строителей, бежавших со стройки. Все это не могло не волновать Мельникова.

Началось расследование событий на Волго-Донской линии. 21 октября 1860 г. чиновник особых поручений Ю.К. Арсеньев доносил министру внутренних дел С.С. Ланскому об истязаниях рабочих на строительстве, массовых побегах с места работы[620]. «К счастью, – пишет Ю.К. Арсеньев, – в половине июля… приехал в Царицын председатель правления Общества Волго-Донской дороги, генерал-лейтенант Мельников, человек, любимый землекопами и хорошо им знакомый по работам на Николаевской железной дороге. Энергические меры генерала Мельникова восстановили отчасти порядок. Устроились кое-как лазареты, людей стали лучше кормить и более заботиться о их нуждах»[621].

Благодаря принятым П.П. Мельниковым мерам самые грубые непорядки были устранены, все, что можно было сделать в рамках закона для устранения издевательств, обсчета, было сделано. Дорога начала успешно строиться, и 5 марта 1862 г. была открыта для движения.

Замяв непорядки на сооружении Волго-Донской дороги, правительство было вынуждено приступить к разработке законодательства, хоть как-то регулировавшего наем рабочих. В марте 1861 г. в России были впервые изданы Временные правила о найме рабочих для казенных, общественных или государственных работ, которые имели ярко выраженный эксплуататорский, антирабочий характер[622].

После Волжского-Донского инцидента дружба Мельникова с Кокоревым значительно ослабела. Павел Петрович не участвовал более с ним в коммерческих предприятиях. Однако предпринимательская деятельность бывшего винного откупщика продолжалась и в последующие десятилетия. Подобно другим богачам, Кокорев занимался меценатством. Он был не чужд архитектуре и искусству. В 1860 г. по проекту архитектора А. Васильева на Софийской

набережной им построено так называемое Кокоревское подворье с великолепной трехэтажной гостиницей с видом на Кремль, где любили останавливаться художники, люди искусства.

В следующем году в здании рядом была открыта картинная галерея с 500 полотнами лучших русских и зарубежных художников. Но галерея просуществовала менее десяти лет. После ряда коммерческих неудач Кокорева она была распродана в розницу. Часть ее приобрел московский меценат П.М. Третьяков для своего собрания, подаренного городу, другую часть купил будущий император Александр III, еще наследник престола, так же увлекавшийся живописью[623].

Кокорев оказывал значительную поддержку славянофилам, издававшим в 1856–1860 гг. «Русскую беседу», намеревался выпускать новый журнал под названием «Общее дело». Однако выходу его воспрепятствовали административные меры пресечения, которые местные власти применили к Кокореву и его друзьям (негласный надзор, запрещение застольных речей на банкетах[624] и пр.).

В 1875 г. с началом герцогинско-боснийского восстания против османского ига генералом М.Г. Черняевым был сформирован в Москве отряд добровольцев для действий против турок на Балканах. В.А. Кокорев вместе с фабрикантами Иваном и Михаилом Хлудовыми сыграл решающую роль в финансировании и экипировке отряда, развернул кампанию поддержки сербов в ежедневной газете «Русский мир»[625].

В истории московского купечества, крупных деятелей-промышленников, а также в русской истории, писал летописец московских деловых кругов П.А. Бурышкин, В.А. Кокорев останется яркой фигурой человека, который хорошо знал нужды России, ее народный характер, угадывал ее потребности и подчас находил нужное решение[626]. С такой оценкой яркой личности из народных низов, ставшей благодаря своим разнообразным дарованиям крупной фигурой русского предпринимательства, с учетом всего сказанного о нем выше негативного, нельзя не согласиться.

П.И. Губонин

Незаурядным деятелем железнодорожного бизнеса из народа во второй половине XIX в. был П.И. Губонин (1825–1894). С.Ю. Витте, неоднократно встречавшийся с ним, вспоминает, что Губонин

представлял собой русского простого мужика с богатым здравым смыслом. Начал свою карьеру с мелкого откупщика, затем сделался подрядчиком на строительстве Исаакиевского собора, потом строителем железных дорог и стал железнодорожной звездой[627]. В 70-е гг. XIX в. он ходил в смазанных сапогах, длиннополой поддевке, но уже похлопывал по плечу министров и держался с большим достоинством, понимал силу денег, свой вес в железнодорожном строительстве. Губонина еще в начале его карьеры знал П.П. Мельников.

Петр Ионович Губонин родился в крепостной крестьянской семье в Коломенском уезде Московской губернии. Отец его был каменщик, владевший около Подольска небольшим предприятием для теса камней. С молодых лет Петр Губонин начал заниматься подрядами по каменным работам. В дальнейшем вместе с инженером Садовским он получил подряд на постройку каменных мостов на Московско-Курской железной дороге. Подряд был удачно выполнен и, когда началась в России железнодорожная «горячка» в середине 60-х гг. XIX в., Губонин – временами один, временами в компании – построил немало дорог. Так им были выстроены Орловско-Витебская, Грязево-Царицынская, Лозово-Севастопольская, Уральская, Горнозаводская, Балтийская и другие дороги[628].

Как железнодорожный подрядчик Губонин был менее удачлив, чем, например Поляков, о котором будет рассказано ниже, но его предпринимательская деятельность также довольно широка. В 70-х гг. Петр Ионович в равных суммах с С.Д. Башмаковым, учредителем и руководителем двух железнодорожных обществ (Ряжско-Моршанской и Моршано-Сызранской железных дорог) владел Петербургским обществом конно-железных дорог, являлся одним из учредителей обществ Невского и Брянского заводов, двух угольных предприятий, имел крупные земельные имущества[629].

Ставши богатым и известным, Губонин участвовал в создании многих новых предприятий и банковских структур (Волжско-Камский банк) и страховых компаний (Северное страховое общество), общества «Нефть» и др. Приобретя в Крыму известное имение Гурзуф, завел там обширное виноделие и стремился создать европейский курорт.

П.И. Губонин был тесно связан деловыми отношениями с В.А. Кокоревым, иногда они даже вместе приобретали концессии.

Он участвовал в ряде кокоревских начинаний, например в Волжско-Камском банке. Петр Ионович не был чужд и меценатству. В значительной степени на его средства построено Комиссаровское техническое общество в Москве, готовившее квалифицированных техников, очень ценившихся в московской промышленности. Жертвовал он и на строительство храма Христа Спасителя в Москве.

Заслуги Губонина в деле железнодорожного строительства, меценатства были отмечены особым царским указом. Из купеческого сословия он вышел в потомственное дворянство. Как говорилось в указе, дворянство ему дано «в воздаяние пожертвований, с 1870 по 1872 гг., на устройство и обеспечение бывшей в сем году политехнической выставки в Москве и во внимание к стремлению его своими трудами и достоянием содействовать общественной пользе». Но Петр Ионович не захотел быть «мещанином во дворянстве»: в чине тайного советника он по-прежнему ходил в картузе и сапогах бутылками и надевал генеральскую звезду на долгополый сюртук[630].

Как и многие другие нувориши, Губонин использовал разгул коррупции в правящих кругах для своих предпринимательских целей. В одном из «Маленьких писем», своеобразном эссе на злобу дня, издатель газеты «Новое время» А. Суворин сообщает, что Губонин «платил по несколько тысяч рублей жалованья разным генералам, военным и статским», обязанность которых заключалась в том, чтобы докладывать ему о том, что «делается в разных министерствах, какие предприятия затеваются, о чем говорят в кабинетах министров, выдающихся великосветских гостиных, у влиятельных дам и кавалеров и т.д.». Это были, так сказать, его чиновники особых поручений[631]. Таков был этот незаурядный человек, сын своего века.

Н.И. Путилов

Освещая жизнь железнодорожных магнатов, нельзя не сказать о Н.И. Путилове (1820–1880), крупном русском инженере, выдающемся предпринимателе. Николай Иванович происходил из дворян Новгородской губернии. В 1840 г. окончил Морской кадетский корпус. С 1848 г. будучи чиновником особых поручений Кораблестроительного департамента Морского министерства, руководил постройкой паровых судов для русского военного флота на частных и

казенных предприятиях[632]. Отличился в годы Крымской войны, когда в короткий срок сумел построить и сдать в состав Балтийского флота более 30 канонерских лодок, что значительно облегчило положение флота, способствовало недопущению высадке английских десантов на побережье Финского залива. За это Путилов был удостоен ордена и серебряного лаврового венка[633].

Выйдя в отставку, Путилов, пользуясь покровительством брата царя, великого князя Константина Николаевича, занялся предпринимательством. В 1863 г. в компании с инженер-полковником П.Н. Обуховым он участвовал в основании Обуховского завода, созданного по инициативе Морского министерства для производства в России стальных артиллерийских орудий. Предприятие с успехом начало производить пушки, корабельные и крепостные брони[634].

Н.И. Путилов участвовал также в основании нескольких других металлургических и строительных предприятий, организовал на них производство котельного железа, бронебойных снарядов, крупнокалиберных орудий[635]. Однако звездный час талантливого инженера пробил во второй половине 60-х гг. XIX в.

В конце 1867 г. Николаевская железная дорога неожиданно осталась без рельсов – бельгийские и английские износились гораздо раньше положенного срока. Новых рельсов взять было негде – стояла зима, навигация была закрыта. Это угрожало остановкой движения по всей линии. Тут и появился инженер и математик Н.И. Путилов, владелец небольшого завода «Аркадия». Он пришел в Министерство путей сообщения и был принят П.П. Мельниковым. Из русских материалов русскими руками, заверил он министра, он брался в кратчайший срок изготовить нужное количество рельсов. Гарантировал их прочность, предложив катать рельсы не железные, которые легко прогибались, и не стальные, которые были тогда довольно хрупкими, а по своему способу – железные со стальной головкой. Опыты уже производились им на заводике «Аркадия».

Предложение Путилова – самостоятельно и в короткий срок поставить рельсовое производство – было неслыханной смелостью. Но Путилов уже имел репутацию способного инженера и предпринимателя. Павел Петрович давно знал о Путилове. Некоторое время он колебался. Но рельсы были крайне нужны, другого способа получить их в короткий срок не было, и он принял предложение Путилова. По его настоянию предпринимателю передали брошен-

ный племянником Клейнмихеля, полковником Огаревым, переданное ему бесплатно в аренду одно из старейших предприятий Петербурга, а затем вновь ставшее казенным – Механический, железопрокатный, железоковальный и литейный завод[636].

Это предприятие было основано в 1802 г., но в течение 66 лет оно развивалось слабо, много раз изменялся профиль его продукции, менялись владельцы и само название завода. В 50-х гг. XIX в. Огаревский завод закрылся и был не в первый раз уже взят в казну. В начале 1868 г. Н.И. Путилов, получив его в аренду, впервые в России взялся за организацию в большом масштабе производства рельсов. В том же году ему выдали невиданно крупный заказ на железные рельсы со стальными головками (техническое новшество Путилова).

С этого времени началась новая история завода, уже как Путиловского и крупнейшего машиностроительного предприятия страны[637].

Путилов показал себя умелым, расторопным предпринимателем. Он поразил других промышленников тем, что пустил в ход заброшенный завод всего за 18 дней. Вводил новые усовершенствования, выписывал отовсюду опытных мастеров и лучших техников. Целые дни находился в цехах, лично наблюдал за постройкой мастерских, присматривая за рабочими, беседовал с мастерами. Путилов прикидывал, как устранить потери времени, заставить мастеровых работать еще производительнее.

Предприятие быстро расширялось. В 1869 г. на заводе работали в прокатной, литейной, кузнечной, механической и бессемеровской мастерских около 2 тыс. рабочих. Дела Путилова пошли превосходно. Рельсы со стальными головками начали широко использоваться на железных дорогах. К тому же его рельсы были крепче иностранных и превышали их по длине. Вскоре стали производить рельсы другие, в частности уральские, предприятия. Рельсовый кризис был преодолен[638].

В течение двух лет на полностью переоборудованном Путиловым заводе было изготовлено до 4 млн пудов железно-стальных рельсов, что являлось в то время большим успехом предприятия. В связи с переходом дорог с комбинированных на чисто стальные рельсы Путилов в 1875 г. вновь получил огромный, в 10,5 млн руб.,

заказ на 4 млн пудов стальных рельсов по 2 руб. 37 коп. за пуд и креплений к ним. Помимо этого завод уже выполнял сравнительно небольшие казенные заказы на товарные вагоны[639].

В начале 70-х гг. XIX в. дела Путилова находились в блестящем состоянии. В 1873 г. он преобразовал свое основное предприятие в Акционерное общество Путиловских заводов в надежде привлечь иностранные (немецкие) капиталы, но начавшийся мировой экономический кризис не оправдал его расчетов. Тогда Путилов затеял новое крупное предприятие – строительство порта в Петербурге, но не сумел ни привлечь к участию в нем других капиталистов, ни получить правительственной поддержки. Он затратил на строительство порта значительные средства, в том числе и изъятые из основного своего предприятия. Это привело к тому, что Общество Путиловских заводов стало испытывать все большие финансовые трудности.

Росли и долги Путилова банкам и частным капиталистам. Общество стало неаккуратно рассчитываться с поставщиками и в особенности с рабочими. В 1876 г. из-за постоянных задержек выдачи заработной платы положение мастеровых предприятия стало настолько невыносимым, что на заводе происходили непрерывные волнения, подавлявшиеся полицейской силой[640].

Как и другие капиталисты пореформенной эпохи, Путилов не брезговал никакими средствами при достижении поставленных целей. Известный предприниматель, финансист и писатель Ф.В. Чижов (1811–1877) так, например, характеризовал двух главнейших дельцов первых пореформенных лет – Н.И. Путилова и В.А. Кокорева, которых он хорошо знал: «У обоих для достижения цели все средства позволительны: подкуп – их главнейший источник, потом ложь... одним словом, тут ни о каком нравственном чувстве нет и помину... Ни одному слову ни того, ни другого нельзя дать веры ни на одну копейку». Он называет их аферистами-предпринимателями, указав, что «Кокорев умнее Путилова, а Путилов образованнее Кокорева»[641].

Подобно Кокореву, Путилов был незаурядным демагогом. У него была своя, строго разработанная система отношений с рабочими. Обстановка патриархальности, которую он стремился создать, была лишь прикрытием жестокой эксплуатации, царившей на его

предприятиях. Путилов всегда здоровался с мастеровыми за руку, старых рабочих называл по имени-отчеству, расспрашивал о домашних делах. Случалось, помогал деньгами, если у кого-нибудь в деревне пала лошадь или околела корова. Старался, чтобы этот случай получил огласку. Он хотел прослыть милостивцем и благодетелем, опытным, умелым хозяином. Рабочим спускал частые запои, пьяницы были даже выгодны ему: одев пропившегося до нитки человека, он заставлял его работать в три жилы. Старых рабочих – тех, кому дарил кафтаны, – он делал надсмотрщиками и подкармливал: платил больше, чем другим, продвигал в мастера.

Мастеровые работали на заводе артельно, заработок получали на всю артель и делили его сами. Эта круговая порука также была Путилову на пользу. Чтобы сделать ее крепче, он старался всегда подбирать в артели родственников и земляков. По просьбе рабочего охотно выписывал из деревни его сына, брата, кума, племянника, давал им работу. Ему хотелось привязать к заводу тысячи покорных ему людей, он стремился закабалить их, сделать каждого чем-нибудь обязанным хозяину[642].

Но дела Путиловского завода в конце 70-х гг. шли все хуже. К весне 1883 г. на предприятии скопилось свыше 6 млн пудов рельсов, готовых к отправке. Их хватило бы для укладки железнодорожного пути длиною в 3 тыс. верст. Звонкий стальной рельс, создавший всероссийскую известность заводу и славу Путилову, стал мертвым грузом, под тяжестью которого зашатался путиловский авторитет. Кризис 80-х гг. приостановил железнодорожное строительство. Наработав в запас миллионы пудов рельсов, Путиловский завод свернул производство своих основных прокатных цехов.

Николай Иванович Путилов умер за три года перед этим. Пока он был жив, казалось, что своим умом и изворотливостью он выведет завод из затруднительного положения. Но долги все росли. Путилов задолжал не только Государственному банку, но и частным банкам. Со смертью его дела пошли еще хуже. В Государственном банке в обеспечение долгов были заложены и рельсы, и заводские постройки, и акции завода. Долг казне составлял огромную сумму – 16 млн руб. Банк решил наконец разделаться с путиловскими акциями и в 1883 г. продал их Синдикату Брянского и Варшавского заводов. Так и завершился первый этап этого предприятия, связанный непосредственно с деятельностью Н.И. Путилова[643].

И.С. Блиох

В число крупных железнодорожных предпринимателей входил и И.С. Блиох (1836–1901). Родился он в семье польского еврея. Железнодорожным делом занялся в конце 60-х гг. Подобно другим деятелям этой отрасли Иван Станиславович был организатором ряда крупных железнодорожных предприятий, кредитных и страховых учреждений. Принимал близкое участие в делах Главного общества российских железных дорог[644].

Блиоха довольно близко знал С.Ю. Витте, неоднократно упоминавший его в своих воспоминаниях. По его мнению, он был «по природе неглупый, в высшей степени образованный и талантливый»[645]. Как и большинство железнодорожных подрядчиков, Иван Станиславович, чтобы разбогатеть, сорвать крупный куш, вступал в различные гешефты с власть имущими, часто проходил по той крайней кромке, что отделяет законную сделку от преступления. Так, деловые отношения связывали его с варшавским губернатором Н.Н. Медемом, нечистым на руку деятелем, попавшимся в деле с благотворительным капиталом губернии, которым он заведовал и представлял Блиоху за 6 % годовых. Начальник Варшавского жандармского управления генерал П.В. Оржевский, узнав об этом, по долгу службы сообщил об отсутствии благотворительных средств в кассе генерал-губернатору Е.П. Коцебу и потребовал ревизии сумм. Однако судебный процесс над незадачливым губернатором и Блиохом не состоялся – Медему протежировала жена Коцебу, попросившая мужа задержать на время ревизию. Генерал-губернатор отложил ее на месяц, а когда Медем мог представить наличные суммы, наскоро возвращенные Блиохом, ревизию провели, и все деньги оказались на месте. Оба махинатора ушли от суда[646].

В 70–80-е гг. И.С. Блиох – крупный железнодорожный деятель, стоящий во главе Общества Юго-Западных железных дорог. Им же еще ранее была выстроена часть Либаво-Роменской железнодорожной линии.

Юго-Западные дороги начали строиться в начале 70-х гг. Они проходили по территории Киевской, Подольской, Волынской, Бессарабской, Херсонской, Гродненской и других губерний. Значимость этой линии обусловливалась и тем, что они связывали Правобережную Украину с Центрально-промышленным и Привислин-

скими районами, обеспечивая также железнодорожное сообщение с Австро-Венгрией, Румынией, Пруссией. Эта была и ведущая магистраль по экспорту зерна и других товаров наряду же с подотчетной Блиоху и Либаво-Роменской линией[647]. Все это обеспечивало его высокий статус среди российских железнодорожных магнатов.

С.Ю. Витте рассказывает о начале карьеры Блиоха. Сначала он был маленьким подрядчиком, бравшим подряды на устройство части какой-либо станции или даже платформы. Помог же ему выбиться в крупные дельцы случай, который он не упустил. В это время Киевско-Варшавскую дорогу строил С.В. Кербедз, знаменитый инженер-путеец, создатель ряда замечательных мостов, работавший с П.П. Мельниковым начиная с их совместной поездки в Европу для ознакомления с железными дорогами и ставший позднее крупным строителем ряда линий. Блиох был у Кербедза мелким подрядчиком, когда он немного ожился и оперился, продолжает Витте, то он был настолько умен, что на несколько лет удалился за границу и там занялся самообразованием, слушал лекции в немецких университетах, набирался европейского ума-разума. После пребывания в Германии он вернулся в Польшу как молодой приличный человек. В Варшаве он познакомился с дочерью известного доктора, женился на ней, еще более повысив свой социальный статус. Блиох поселился в Варшаве, приобрел большой дом, основал банкирскую контору и начал строить уже целые железные дороги. Так Лодзинская линия была сооружена им одним и только на его деньги.

Блиох достаточно быстро стал председателем правления Общества Юго-Западных железных дорог, потому что скупил акции трех магистралей, которые слились и составили Юго-Западные дороги. Так как жил он в Варшаве, то заниматься систематически делами не мог, поэтому вице-председателем правления этих дорог, который, собственно говоря, председательствовал на всех заседаниях, вел дела и, в сущности, был главой всего дела, Блиох назначил директора Технологического института И.А. Вышнеградского, который ранее был его поверенным в Петербурге, став своеобразным приказчиком магната[648]. Это именно тот Вышнеградский, который потом станет министром финансов и предшественником самого Витте в этой должности.

Разнообразные таланты Блиоха нашли воплощение не только в железнодорожном деле. Иван Станиславович зарекомендовал себя и как историк русских железных дорог. Тем более что, разбогатев, он доверял часть своих непосредственных обязанностей по строительству дорог и управлению ими своим менеджерам, в числе которых были такие даровитые люди, как уже упомянутый И.А. Вышнеградский. В 1875 г. вышел в свет труд Блиоха «Русские железные дороги» (на русском и французском языках). При всех недочетах это был первый обширный опыт разработки железнодорожной статистики на конкретном материале отечественного железнодорожного транспорта. С.Ю. Витте в своих «Воспоминаниях» считает, что этот труд представлял определенную ценность. Однако, по его мнению, спустя 30 лет работа И.С. Блиоха очень устарела, что и естественно, так как в начале XX в. появились более полные труды по истории русского железнодорожного транспорта[649].

К области железнодорожного законодательства имеют отношение изданные Блиохом совместно с Вышнеградским «Труды комиссии по учреждению железнодорожных пенсионных касс».

В защиту отечественной железнодорожной политики, выразившейся в усиленном строительстве рельсовых путей, Блиох напечатал в «Вестнике Европы» (1877) ряд статей, которые были им позднее переработаны в обширный труд «Влияние железных дорог на экономическое состояние России» (5 томов с графическим атласом. СПб., 1878). Ему же принадлежит работа «О взимании русскими железными дорогами провозных плат в металлической валюте» (1877)[650].

С.Ю. Витте отмечает, что ученые труды Блиоха в значительной степени писались не им, а различными писателями и специалистами за деньги, которые он им щедро платил. Сам же он только составлял, и то с помощью своих сотрудников, программу тех работ, которые он предполагал издать. Это знали и понимали многие. Мемуарист приводит забавный эпизод, свидетельствующий о сказанном. «Отлично помню, – пишет Витте, – что как-то раз я сидел у старика Кербедза; в это время доложили, что пришел Блиох; человеку сказали, чтобы он его принял. Вот входит Блиох и приносит в отличном переплете свое многотомное сочинение «История русских железных дорог»... Кербедз очень благодарил его за подно-

шение ему этого труда, а потом, поблагодарив его, посадил и, обратившись к Блиоху, очень наивно спросил: «А скажи, пожалуйста, Иван Станисловович, ты сам прочел эти книги?» Я был очень удивлен этому вопросу, а Блиох – очень обижен[651].

Становясь все более известным предпринимателем, Блиох все чаще приглашается на различные околоправительственные мероприятия. Так, в 1888 г., при министре финансов И.А. Вышнеградском он участвовал в совещании представителей биржевых комитетов по вопросу о необходимости перехода рубля с серебряного на золотое обращение. Все приглашенные высказались по этому вопросу отрицательно, исключая И.С. Блиоха и еще одного представителя деловых кругов Зака, вспоминал А.С. Суворин в своей газете «Новое время» 6 (18) апреля 1895 г., что свидетельствует о глубоком понимании Блиохом финансовых нужд России.

Заслугой Блиоха является и то, что он был одним из первых пропагандистов идеи мира между народами. С этой целью Иван Станиславович много ездил за границу, устраивал там по данному вопросу конференции[652]. Часто выступал в печати. Это он склонил Николая II организовать первую конференцию по всемирному разоружению в Гааге в 1899 г. И хотя конференция ничего серьезного не принесла в смысле разоружения, она все же разработала некоторые международные правила ведения войны, изложенные в двух конвенциях: о законах и обычаях сухопутной войны и о применении к морской войне начал Женевской конвенции (1864) о защите больных и раненых. Кроме того, были приняты декларации о запрещении на пятилетний срок «метания снарядов и взрывчатых веществ с воздушных шаров или при помощи иных подобных новых способов», о «не употреблении снарядов, имеющих единственным назначением распространять удушливые или вредоносные газы», о запрещении разрывных пуль[653]. Для конца XIX в. все перечисленное уже было немалым успехом. Впервые представители цивилизованного человечества собрались на форум, чтобы осудить войну. И начало этому положил русский железнодорожный деятель И.С. Блиох, оказав влияние на царя согласиться стать одним из главных организаторов Гаагской конференции. Витте пишет, что Блиох «очень сильно пропагандировал идею мира. Он хотел устроить где-то, чуть ли не в Швейцарии, музей, который бы постоянно напоминал о мире»[654].

Выступая против войны, Блиох понимал, что предотвратить ее, судя по неудаче Гаагской конференции, навряд ли возможно. Поэтому он старался представить масштабы мировой бойни, понимая, что если она начнется, то охватит все цивилизованные европейские страны. (Кстати, об этом задолго до Блиоха писал Ф. Энгельс.) Иван Станиславович до самой смерти продолжал интересоваться мировой войной. В 1908 г. посмертно вышел его пятитомный труд «Будущая война в техническом и политическом отношении»[655], нашедший отклик у ряда политиков. Все сказанное свидетельствует о том, что Блиох (неважно, сам ли был автором последнего труда или заказывал его специалистам), пропагандируя идею мира, пытаясь разглядеть контуры будущей войны, намного опередил свое время и заслуживает благодарности потомков.

С.С. Поляков

Наиболее прославившимся из железнодорожных тузов второй половины XIX столетия был, конечно, С.С. Поляков (1837–1888), основатель целой династии Поляковых – предпринимателей, банкиров, учредителей различных акционерных обществ и предприятий. Выходец из бедного еврейского семейства, Самуил Семенович, благодаря своему уму, хватке, умению видеть и чувствовать экономическую конъюнктуру, составил большое состояние в период интенсивной раздачи железнодорожных концессий в 60–70-е гг. [656]

О Поляковых вспоминают ряд мемуаристов. Судьба С.С. Полякова очень поучительна, считает А.И. Дельвиг. В молодости он был штукатуром в Киеве. В 1862 г. Самуил подрядился на перевозку до 35 тыс. пудов каменного угля от Московской станции Николаевской железной дороги к Алексеевскому и Мытищинскому водоподъемным зданиям Московского водопровода. В то же время Поляков занимался приведением в порядок и в доходное состояние винокуренного завода графа И.М. Толстого, главноуправляющего почт и телеграфа, который сдал ему также на содержание несколько почтовых станций[657]. С.Ю. Витте также пишет о том, что Поляков сначала был содержателем нескольких почтовых станций в Харьковской губернии, оказал ряд услуг Толстому «и в конце концов этот последний вывел его в люди»[658].

В 1865 г. во время постройки Рязано-Козловской железной дороги С.С. Поляков уже становится подрядчиком по найму и по-

ставке строительных рабочих, а также материалов для оптового подрядчика этой колеи К.Ф. Мекка. Через год Самуил Семенович, благодаря «содействию» И.М. Толстого, получил место оптового подрядчика на строительстве Козлово-Воронежской железной дороги, концессия на которую была дана Воронежскому земству[659].

Как указывает в своих воспоминаниях Дельвиг, фактически Поляков действовал в паре с И.М. Толстым. «Реализация акционерного и облигационного капитала на строительстве Козлово-Воронежской дороги была произведена Поляковым следующим образом: большую часть акций он оставил за собой, заложив их берлинским банкирам в ожидании возвышения их цены. «Акции на 500 тысяч рублей этого общества были отданы И.М. Толстому в качестве вознаграждения за содействие»[660].

Став крупным железнодорожным подрядчиком, С.С. Поляков развернул обширную деятельность. Имя его гремело в деловых кругах России. Им были построены шесть железнодорожных линий: Курско-Харьковская, Харьковско-Азовская, Козлово-Воронежская, Ростовская, Орлово-Грязская, Фастовская и Бендеро-Галацкая. На строительстве рельсовых путей разбогатели все три брата Поляковых, учредили ряд крупных банков и промышленных обществ, стали потомственными дворянами, «благодаря железнодорожному строительству, которое гарантировалось и во многом субсидировалось государством, создавались крупные состояния Поляковых, И. Блиоха, А. Варшавского и других», – писал А.И. Солженицын[661].

Обеспечивая себе тылы и алиби, Поляков субсидировал рептильную прессу, в частности газету М.Н. Каткова «Московские ведомости», выступавшую за продолжение железнодорожного строительства. В 60-е гг. Михаил Никифорович возглавляет это издание, которое принимает ярко выраженный реакционный характер. Статьи Каткова – это яростные выступления против всего передового в русской общественной жизни. По словам А.М. Герцена, он взял на себя «полицейские обязанности в литературе». «Московские ведомости» не гнушаются никакими средствами в борьбе с идейными противниками вплоть до доносов[662].

Полякова сблизило с Катковым то, что Михаил Никифорович, как никто из идеологов самодержавия, много писал по экономическим проблемам. Исходным пунктом и основой перестройки эко-

номики в понимании Каткова было железнодорожное строительство – «главная потребность России», «главный залог нашего успеха как материального, так и умственного, политического», писал он в «Московских ведомостях» 28 января 1867 г., естественно, что такие публикации были на руку всем железнодорожным деятелям – от министра путей сообщения П.П. Мельникова до железнодорожных «королей», включая всю их обойму.

Вникая в планы строительства железных дорог, Катков стремился держать их под контролем и оказывать на них свое влияние. Участие его в закулисных железнодорожных делах породило выражение современников, что «Катков сеть интриг смешал с сетью железных дорог»[663]. Поэтому железнодорожные деятели, понимая, что «Московские ведомости», образно говоря, льют воду на их мельницу, приносили Каткову крупные суммы. Об этом имеются неоднократные упоминания в мемуарах. «Мне подлинно известно, – писал историк и правовед Б.Н. Чичерин, – что учредители Моршанско-Сызранской линии дали ему из рук в руки 5000 рублей. По достоверным сведениям, он пользовался приношениями евреев. После смерти Каткова его наивная жена потребовала из Московского поземельного банка на десять тысяч купонов с лежавших там бумаг ее мужа и не хотела верить, когда объявили, что никаких бумаг там не обретается. Эти десять тысяч были ежегодным приношением… Полякова»[664].

О суммах, полученных Катковым, вспоминает в своем дневнике и государственный секретарь А.А. Половцов. Полагая, что эти деньги составляли ренту с помещенного у Полякова капитала, наследники Каткова, пишет Половцов, потребовали этот капитал, но Поляков ответил им, что у него нет никакого капитала Каткова, а 35 тыс. он действительно платил ежегодно Каткову за его статьи в «Московских ведомостях»[665].

Власть и влияние С.С. Полякова были очень велики. Когда в начале 70-х гг. известный революционер, член ЦК первой «Земли и воли» Н.И. Утин, бежав за границу от преследований жандармов, бросил политическую деятельность и стал поверенным Полякова по зарубежным заказам для строящихся им железных дорог, то, нуждаясь в личных услугах Утина, Поляков выхлопотал ему прощение и разрешение вернуться в Россию. Самуилу Семеновичу нужны были опытные, дельные помощники[666].

Поляков контролировал не только железные дороги, но и ряд промышленных обществ, включая и общество «Южнорусская каменноугольная промышленность» – в то время крупнейшее предприятие в Донбассе[667].

С.С. Поляков был человеком с широким кругозором, стратегическим мышлением. В 1886 г. он подал идею К.П. Победоносцеву скупить акции балканских железных дорог в европейской Турции и Болгарии, построенных турецким правительством и состоящих на 50 лет в аренде у австрийских капиталистов. По его сведениям, эти дороги намеревалась прибрать к рукам Англия. Это будет, считал Самуил Семенович, злом для России. Напротив, русское правительство, когда бы решилось действовать подобным Англии методам, т.е. путем коммерческим, через посредство частных людей, писал он Победоносцеву, могло бы тоже втихомолку перевести эти дороги в русские руки. При этом Поляков ссылается на прецедент с российскими железными дорогами: «Наша Донецкая дорога перешла вся в руки немцев, успевших скупить акции и управляется из Берлина, а мы не могли устроить нигде подобной операции».

Ознакомившись, по сообщениям Победоносцева, с предложением Полякова, Александр III дал очень неконкретный ответ. Не видя поддержки со стороны царя, Самуил Семенович оставил идею с покупкой балканских железных, дорог, что весьма сильно укрепило бы позиции России на полуострове[668].

Поляков много занимался благотворительностью. Как уже сказано, еще в 1867 г. при содействии П.П. Мельникова он основал железнодорожное училище в Ельце, готовившее машинистов, дорожных мастеров, телеграфистов. Это училище стало образцом для других училищ, создаваемых в разных городах. В 1882 г. он пожертвовал 200 тыс. руб. на постройку общежития для студентов Петербургского университета. Из своих средств выделил свыше 2 млн руб. на Лицей цесаревича Николая в Москве, именовавшийся Катковским.

Основанный в январе 1868 г. по инициативе М.Н. Каткова, Лицей состоял из гимназических и лицейских классов, т.е. давал среднее и высшее образование, находился в Москве на Крымской площади. Жертвовал Поляков деньги на училище барона Дельвига, на женские гимназии[669] и другие цели.

Выделял Самуил Семенович деньги и на другие нужды. После Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. он ассигновал 22 тыс. руб. наследнику престола, будущему Александру III, для «изобретения подводного судна, могущего оказать великую пользу в морской войне против неприятеля». В 1880 г. Поляков выдал 30 тыс. руб. наличными на постройку дома для женской рукодельни при С.-Петербургском училище, находящемся под покровительством наследника[670].

В конце 80-х гг. блестящая карьера Полякова как железнодорожного магната потерпела серьезную неудачу. Это привело к падению его престижа в правительственных кругах и преждевременной смерти. Как известно, в 1888 г. на станции Борки Азовской железной дороги, потерпел крушение императорский поезд, направлявшийся в Крым, в Ливадию, в котором находились Александр III и его семья. Царь и его близкие не пострадали, но человеческие жертвы насчитывались десятками. Комиссия, созданная для расследования катастрофы, пришла к выводу, что одним из ее главных виновников является Поляков, хозяин Азовской дороги. Как отмечает журналист князь В.П. Мещерский, Поляков нес ответственность, потому что в преддверии скорой скупки дороги казной признал выгодным увеличить ее доходность сокращением расходов на ремонт и запустил колею до такой степени, что ревизовавший ее за два года до крушения царского поезда товарищ министра путей сообщения К.Г. Шернваль представил министру этого ведомства адмиралу К.Н. Посьету доклад о необходимости ремонта дороги, но на этот доклад не было обращено внимания[671].

Катастрофа сказалась и на высших чиновниках Министерства путей сообщения. Через некоторое время вышел в отставку адмирал Посьет, его товарищ (заместитель) Шернваль также вынужден был оставить свою должность. Удален был царем в отставку и инженер путей сообщения, профессор В.В. Салов, занимавший высокий пост начальника управления железных дорог. В течение всего царствования Александра III он не мог получить никакого крупного назначения, оставаясь на второстепенных должностях члена совета и председателя инженерного совета Министерства путей сообщения[672].

С.И. Мамонтов

Отцом Саввы Ивановича был Иван Федорович Мамонтов, крупный железнодорожный подрядчик конца 50–70-х гг. XIX в., бывший в свое время винным откупщиком и вместе с тем другом ряда ссыльных декабристов. В его доме в Ялуторовске, где в 1841 г. родился Савва, бывали сосланные в Сибирь декабристы М.И. Муравьев-Апостол, И.И. Пущин, а также, возможно, наезжавший туда сын декабриста Е.И. Якушкин, преподаватель Демидовского Ярославского лицея. Ивану Федоровичу, жившему в 50-х гг. уже в Москве, возглавлявшего фабрику братьев Мамонтовых на Пресне, очень не нравилось, что его самый любимый и подававший коммерческие надежды сын Савва, студент Московского университета, обучавшийся на юриста, вместо того, чтобы заниматься науками и готовиться к торговому делу, увлекается театром да еще и сам играет в любительских спектаклях. Так, в постановке «Гроза» он играл роль Кудряша, а сам автор драмы А.Н. Островский – купца Дикого. Это было в августе 1862 г., в самый разгар александровских великих реформ, открывавших купечеству безбрежные дали на пути к богатству и влиянию.

Через несколько дней после спектакля, который, кстати, Ивану Федоровичу, любившему постановки о своем брате-купце, понравился, Савва как слишком увлекающийся искусством, делом интересным, но второстепенным для коммерции, был отправлен подальше от театральных соблазнов в Баку. Там он почти полгода работал в конторе Закаспийского торгового товарищества, занимавшегося освоением местных нефтепромыслов, перегонкой нефти в керосин, называемый тогда «шандорином», а также созданием торговых факторий в находившейся неподалеку Персии. С декабря 1862 г. Савва Иванович уже торгует в Персии, сбывая там русские товары. Летом 1863 г. он, закончив там торговлю, проводит большой караван из 70 верблюдов с товаром почти через всю эту мусульманскую страну и с большой выгодой продает персидские шелка и ковры в русских городах.

Отец, видя успехи сына на том поприще, которое ему готовил, смягчился и поручил ему закупать товары для ежегодной Нижегородской ярмарки. И вновь Савва Иванович на высоте: коммерческая жилка у него, к радости отца, оказалась немалой. В Нижнем

он также провел дело с прибылью. Однако после почти годичного пребывания на Востоке молодой Мамонтов заболел. Поэтому на семейном совете старших братьев отца решили направить его в Италию. В Милане он должен был подлечиться и заодно изучить торговлю итальянским шелком, раз уже был знаком с шелками персидскими.

Но там, в Италии, чудесной стране, омытой голубым морем и накрытой голубым небом, все тянуло к искусству. Певучие голоса итальянцев, наследие античности и Возрождения тянуло к музыке, песне, сцене. Савва Иванович занялся дорогим его сердцу искусством. У него был очень неплохой природный голос, который ему в Милане поставили на уровень оперного искусства. Постигая итальянскую школу пения, Савва Иванович даже договорился исполнить две басовые партии в одном из местных оперных театров. Узнавший об этом отец вовремя отозвал не туда смотревшего сына в Москву[673]. Так началась трудовая жизнь С.И. Мамонтова, который постоянно разрывался между двумя призваниями – коммерцией и тягой к искусству, театру, музыке, талантливым людям.

Полюбил Савва Иванович и зарубежные путешествия. Они многое давали молодому человеку, только включавшемуся в железнодорожный бизнес, принявшему участие в строительстве рельсовых путей из Москвы в Ярославль, а затем из Ярославля на Вологду. Западная система обслуживания железных дорог с ее четкостью, дисциплиной, доведенной до автоматизма, произвела на него должное впечатление. Строя дороги, он стремился перенять все лучшее из зарубежных стран, что считал необходимым для увеличения скорости движения, его безопасности, удобства пассажиров. Неоднократно он высказывался о том, что имелось дельного в европейской системе эксплуатации дорог и что нужно и должно перенять для наших магистралей.

Немало об этом говорится в одном из известных нам путевых очерков о путешествии в Италию в 1888 г., когда С.И. Мамонтов был уже зрелым подрядчиком, могущим все трезво оценить и взвесить достоинства сооружения как зарубежных, так и отечественных железных дорог. «В России мы не имеем понятия о здешней железнодорожной эксплуатации, – пишет он в указанном очерке об австрийских дорогах. – Точность и быстрота поистине изумительные, все разработано до самого мелкого деления; здесь мину-

та является уже, несомненно, серьезной и ощутительной единицей времени. Личный состав службы почти не виден, он функционирует молча. В строгом порядке, видимо, весь проникнутый строжайшими инструкциями, правилами и угрожаемый такими же штрафами, поэтому лентяй, зевака или пустомеля здесь немыслимы. Все идет как часовой механизм, не видать никакой толкотни, не слыхать ни одного лишнего звука. Зато если случится какой-нибудь казус, выходящий из расписания или грозящий каким-либо замешательством, невесть откуда налетает всякое начальство, немедленно энергично принимаются самые решительные меры, прозвучат два-три резких взыскательных слова – и все вдруг на месте, и опять река быстро и стройно потекла в своих берегах».

Савва Иванович рассказывает, как на одной из австрийских железнодорожных станций при пересоставлении поездов прицепили их вагон и забыли соединить пневматический тормоз. Начальник станции быстро осмотрел поезд и, увидев незавинченную трубку, пробормотал несколько резких слов и при этом так взглянул на составителя поездов, что на автора очерка «пахнуло Уложением о наказаниях». Снисходительности, прощения, христианских чувств при такой оплошности, продолжает он, видимо, абсолютно не прилагается, и в этом, по его мнению, должно быть высказывается высшая степень мудрой гуманности.

Далее Мамонтов делится известным ему опытом на российских железных дорогах его времени, в том числе и на построенных при его участии. Он приводит следующую схему возможной ситуации, подобной описанной на австрийской станции: «Я уволил стрелочника за невнимание или забывчивость, даже маленькую рассеянность; он оказался семейным человеком, жена и дети пошли по миру. Меня упрекнут в бессердечности. Через неделю, на грех, тот же стрелочник по забывчивости перевел не на ту сторону стрелку, столкнулись два поезда – и несколько человек убито. Вот так благодетель! Да здесь такого благодетеля без разговоров бубновым тузом наградят. Вообще неумолимое требование порядка в Европе сильно бросается в глаза»[674].

Рассматриваемые путевые записки Саввы Мамонтова о поездке в Италию вместе с молодым художником Константином Коровиным, ввиду их наполненности объемным и разнообразным содержанием, остротой взгляда, пониманием всего, что он описыва-

ет, создают образ просвещенного мецената, человека европейской культуры и образованности, склонного к искусству и разбирающегося в нем, но в то же время, когда читаешь их, видишь, что их пишет крупный промышленник со сложившейся психологией незаурядного бизнесмена и в то же время сметливого и умного русского купца. Именно таким и был Савва Иванович Мамонтов[675].

Савва Великолепный – так прозвал его талантливый живописец М.В. Нестеров, удачно схватив какую-то грань его образа, укладывающуюся в понятие русского купца и европейски образованного человека, в несколько раз умножил отцовское наследство, занимаясь в первую очередь железнодорожными делами. Он являлся главным акционером Общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги, Товарищества Невского механического завода, Общества Восточно-Сибирских чугуноплавильных заводов и др. В частности, широко известный Мытищинский вагоностроительный завод – бывшее мамонтовское предприятие[676].

Во многом преуспел Савва Иванович! Даровитый был капиталист, не упускал своей выгоды ни в чем и в большинстве случаев оставался с немалым наваром. Но больше всего его знали в образованных кругах не как промышленника, а как человека, самыми разными путями связанного с искусством, творческой интеллигенцией. Он был своим в ее кругу, сам обладал разнообразными талантами: был певцом – учился пению в Италии, был скульптором, режиссером, автором драматических произведений. Но самое главное – он являлся центром, вокруг которого группировались все, кому дороги были артистические искания. И сам он много искал и много находил. Как сказал художник В.М. Васнецов, в «нем была какая-то электрическая струя, зажигающая энергией окружающих». «Бог дал ему особый дар возбуждать творчество других», – так характеризует Мамонтова эмигрантский историк московского купечества П.А. Бурышкин[677].

Поиск русских талантов, их заботливое пестование было не вторым, а может быть, первым призванием Саввы Ивановича. Он «вкладывает» деньги в помощь таким уникальным самородкам, как Серов, Коровин, Врубель, Неврев, Кузнецов». Можно сколько угодно говорить о социальном положении Мамонтова, но нельзя забывать – купцов, заводчиков, финансистов тысячи были в России, а Мамонтов был один», писал о нем в книге «Савва Мамонтов»

искусствовед М.И. Копшицер, воздавая ему должное тогда, когда еще в полную силу нельзя было говорить о благотворности российского меценатства, когда о таких, как он да его тезка Савва Морозов, приходящийся ему не то двоюродным, не то троюродным братом, говорили, что это «социальный парадокс»[678]. Нет, это не парадокс, а бьющая ключом талантливость, любовь к Отчизне, которая, как и вообще любовь, не определяется ни полом, ни возрастом, ни социальным положением и о которой, переиначивая слова поэта, можно сказать, что ей не только возрасты, но и сословия, и классы покорны.

Савва Мамонтов уникален не только по размаху своей деятельности, умению сочетать предпринимательство и благотворительные дела. Он еще и страстный поклонник красоты, эстетики, рождающих высокую этику, человечность и благородство.

Савва Иванович активнейшим образом участвует в российской культурной жизни. Он любит картины, но еще больше – художников. Вот почему он не просто собиратель, коллекционер, но и создатель направления в искусстве, своего рода двигатель художественного процесса, открыватель новых имен, искатель новых дарований. Первым из российских предпринимателей такого масштаба и деятелей культуры он выступает с инициативой своего рода монументальной пропаганды искусства. Используя положение в деловом мире и опыт мецената, С.И. Мамонтов задумал еще в XIX в. украшать здания железнодорожных вокзалов и казенных учреждений подлинниками произведений русских художников. И он заказывает такие картины В.А. Серову и К.А. Коровину. Они были показаны в Москве на одной из выставок и пользовались немалым успехом. На ярмарке в Нижнем Новгороде в 1896 г. Савва Иванович сооружает «Северный павильон» для ознакомления россиян с красотами и с богатствами Мурманского края, чтобы убедить правительство в необходимости проведения туда железной дороги[679].

Любил Мамонтов как феномен человека железнодорожного инженера в его скромной пригнанной по фигуре форме, в кепи с молоточками и с гаечным ключом, покорителя пространств России и мыслителя одновременно, готового, как фельдмаршал, привычно склониться над трехверстной картой и над логарифмической линейкой, прикидывая, как лучше пронести стальную трассу, а затем, трассируя ее на месте, и пешим пройти по всей ее длине. Инже-

нер – всему голова: он и первый советник строителя-подрядчика, и начальник всем, кто ему подчинен, – геодезисту, путеукладчику, просто мастеровому, работу которого он контролирует и направляет. И был среди железнодорожных инженеров человек, которого Савва Иванович не только любил, но и восхищался всем его обликом, талантами, манерами. Это был Н.Г. Михайловский (Гарин), так же, как сам Мамонтов, очень разносторонний человек – строитель туннелей, мостов, дорог, даровитый писатель, писавший и об инженерах. Вот как о нем отзывался Савва Иванович, жалея о безвременном уходе Николая Георгиевича в 1906 г.: «Талантлив был, во все стороны талантлив! Даже инженерскую тужурку свою талантливо носил»[680]. Однако и самим Саввой Ивановичем современники восхищались не меньше, чем он талантливыми людьми.

Писатель А.В. Амфитеатров, хорошо знавший мецената, в своем романе «Девятидесятники» так характеризует Савву Мамонтова: «Миллионер, железнодорожник и кругом артист. Оперу держит, картины пишет, стих сочиняет, бюсты ваяет, баритоном поет, Цукк танцы показывал, Шаляпина открыл и на ноги поставил, Васнецова в люди вывел, Косте Коровину дорогу расчистил, теперь с Врубелем возится, как мать с новорожденным... Куда ни двинь его в искусстве, с какой стороны ни тронь, во всем знаток и работник»[681].

М. Горький тепло вспоминает Савву Ивановича, отмечая, что он хорошо чувствовал талантливых людей: «Всю жизнь прожил среди них, многих, таких как Федор Шаляпин, Врубель, Виктор Васнецов – и не только этих, – поставил на ноги, да и сам был исключительно, завидно даровит»[682].

Известная пианистка Е.Ю. Жуковская также восхищена Мамонтовым, считая его необычайно разносторонне одаренным человеком: он был хорошим скульптором, вспоминает она, занимался живописью, музыкой, пением, переводами, писал пьесы для своих домашних спектаклей и выступал в них как актер. Некоторыми из этих искусств он владел, конечно, как дилетант. Ярче всего его талант проявился в скульптуре и живописи[683].

Высокую оценку Савве Ивановичу дает друг его детства К.С. Станиславский, дети фабрикантов, хорошо знавшие друг друга, они часто встречались в пору отрочества. Константин Сергеевич называет Мамонтова замечательным человеком не только в области искусства, но и в общественной деятельности. «Это он, Мамонтов, –

пишет Станиславский, – провел железную дорогу на Север, в Архангельск и Мурман, для выхода к океану и на юг, к Донецким угольным копям, для соединения их с угольным центром, хотя в то время, когда он начинал это важное культурное дело, над ним смеялись и называли его аферистом и авантюристом».

Станиславский говорит о серьезном влиянии на него друга детства: «После балета в моей артистической жизни под влиянием Мамонтова наступила полоса оперного увлечения. В семидесятых годах в области русской национальной оперы началось оживление. Чайковский, и другие светила музыкального мира стали писать для театра. Я поддался общему влечению, возомнил себя певцом и стал готовиться к оперной карьере»[684].

Возможности для помощи талантливым людям значительно расширились, когда Савва Иванович разбогател на железнодорожных подрядах и иных стезях бизнеса и приобрел в 1870 г. у наследников прозаика С.Т. Аксакова имение Абрамцево. Эта усадьба – одно из исторически памятных мест России. Здесь некогда бывал Н.В. Гоголь, читал Аксаковым и их друзьям свои «Мертвые души», другие сочинения. Расположенное в 12 верстах от Троице-Сергиевой лавры, на берегу живописной речки Вори, подмосковное аксаковское поместье в новых руках возродилось, и вновь стало одним из самых культурных уголков России[685].

В Абрамцеве около И.М. Мамонтова составился кружок людей, уже частью знаменитостей, или таких, которые показывали с юных дней, что из них выйдут крупные художники, как и оказалось впоследствии. Беднота, гордая и неудачливая, иногда с презрением относилась к меценатам. Примамонтились, воротнички накрахмалили, – говорили бедняки о попавших в кружок Мамонтова[686].

В 80-е гг. здесь, как и в аксаковские времена, кипела жизнь, полная художественных начинаний. Люди искусства с крупными именами находили в Абрамцеве себе радушный прием. Абрамцево стало своеобразной Меккой для художников нового поколения, отходивших от старого фотографического реализма в пейзажной живописи. Среди них оказались А.И. Куинджи, И.И. Левитан, Ф.А. Малявин, К.А. Коровин и др.[687] Здесь создавались образцы мирового искусства. Мальчиком рос здесь известный художник В.А. Серов. В.И. Мамонтов, сын мецената, отмечает: «... Серов, попавший к нам в семью почти ребенком, всю свою жизнь был для

нас как родной»[688]. В Абрамцеве замечательный художник создал ряд шедевров, в частности знаменитый портрет девочки с персиками. Так вошла в русскую живопись Верочка Мамонтова, дочь Саввы Ивановича. Эта смуглая девочка-шалунья в розовой кофточке с синим бантом на минуту уселась за столом, искоса поглядывая на зрителя своими карими лукавыми глазами. Чуть раздуваются ее ноздри, точно она не может отдышаться от быстрого бега. Губы серьезно сжаты, но в них бездна беззаботного детского счастья. Так комментирует это полотно известный искусствовед М. Алпатов[689].

В Абрамцеве И.Е. Репин задумал своих «Запорожцев», пишущих ответ турецкому султану. В.М. Васнецов написал своих «Богатырей» и «Аленушку». М.И. Врубель создал мастерскую художественной керамики[690]. И каждый из ищущих находил здесь радушный прием, духовную и материальную поддержку своим замыслам.

Особенно велика роль Саввы Ивановича в становлении как художника К.А. Коровина. Он опекал его с отеческим радушием, брал в заграничные поездки, знакомил с Италией, другими странами, твердо веря в его высокое призвание как мастера живописи. Опекал и тогда, когда Коровин стал признанным художником, автором таких полотен, как «Зимой», «У балкона», «Фонари», «Хозяйка», «Зима в Лапландии».

По поручению Мамонтова Коровин сделал художественное оформление павильона «Крайний Север» на Нижегородской промышленной выставке 1896 г. Оформление понравилось устроителям, и Коровина пригласили художником-консультантом русского отдела на Всемирной парижской выставке 1900 г.[691]

С.И. Мамонтов активно участвует своими коллекциями в различных выставках, организует поездки художников за границу, проводит большую программу оживления Русского Севера[692]. В его кружке живописцев возникает увлечение крестьянскими вышивками, росписями по дереву. Бодрые, яркие, празднично ликующие краски из-под их кисти словно вырвались на свободу, заполнили жанровую живопись из крестьянской жизни. Художники передавали жизнь народа в той манере и ключе, которые испокон веков были свойственны народному искусству, как, например, народному лубку и росписям по дереву[693].

* * *

Не только к живописи тяготел Мамонтов и покровительствовал художникам, не менее страстно он любил музыку и оказывал различную помощь ее талантам. Савва Иванович помогал многим русским композиторам, чьи оперы впервые были поставлены на сцене его частного оперного театра, основанного в 1885 г. Там же начинали свою артистическую карьеру Ф.И. Шаляпин, Л.В. Собинов, А.В. Нежданова. Мамонтов первым поддержал новые течения и веяния в искусстве театральной декорации, которые впоследствии удивили западный мир[694].

Частный оперный театр мецената заметно отличался от казенных театров. Так, в отличие от Большого театра, где отношения между начальством и труппой были сугубо официальными, в Русской частной опере отношения между С.И. Мамонтовым и артистами были гораздо проще. Некоторые из них общались и помимо службы. Объединяющим центром являлась квартира примадонны театра Т.С. Любатович, куда часто приходил и сам Савва Иванович и где общение между ним и коллективом было неформальное[695].

В театре Мамонтова начал свою блестящую карьеру как оперный певец Ф.И. Шаляпин В свой творческий путь он шагнул впервые хористом в оперетте в Тифлисе. Потом на него обратили внимание, и Федор Иванович был приглашен в Мариинский театр в Петербурге. Но там его не оценили. Савва Иванович с его безошибочным чутьем на талант, увидев Шаляпина на сцене в Северной столице и услыхав его пение, сразу понял, с каким замечательным самородком он имеет дело. Мамонтов пригласил его в свою оперу в Москву, заплатив резко возросшую неустойку дирекции Мариинского театра.

В Русской частной опере Мамонтова началась подлинная карьера Шаляпина. В ней он создал ряд лучших своих ролей, принесших ему всероссийскую, а затем и всемирную славу – Ивана Грозного в «Псковитянке», Бориса Годунова и многие другие замечательные образы[696].

Известный писатель и мемуарист Н.Д. Телешев, содержатель московского литературного кружка «Среды», который посещали многие поэты и прозаики, люди искусства, рассказывает, что однажды С.И. Мамонтов привез Шаляпина на вечеринку в Общество

любителей художеств на Дмитровку, где по субботам запросто собирались маститые прославленные художники, а также талантливая молодежь, начинавшая приобретать известность.

«Он нам споет кое-что, а мы послушаем. Человек с будущим», – сказал Мамонтов, вводя Шаляпина в кружок.

Глядя на этого юнца огромного роста, не знающего, куда девать руки, вряд ли кто рассчитывал, что через полчаса этот юноша произведет на всех такое впечатление, какое он произвел в этот вечер[697]. Так Шаляпин вошел в московские культурные круги, сразу покорив всех своим могучим дарованием.

Другой удачей Саввы Ивановича было приглашение в свою оперу начинающего композитора С.В. Рахманинова вторым дирижером. Театр его уже пользовался большим успехом у публики и благорасположением критики. К именам уже хорошо известным – певица Н.И. Забела, лирико-колоратурное сопрано, бас Ф.И. Шаляпин – Мамонтов решил присоединить имя молодого Рахманинова, поручив ему ответственное дело дирижера. Опера «Самсон и Далила», где дирижером выступал Рахманинов, имела шумный успех. С большим успехом прошла и другая опера «Русалка» Даргомыжского, где роль Мельника исполнял Шаляпин. Рахманинов дирижировал также и «Майской ночью» Римского-Корсакова, «Кармен» Бизе и другими операми.

Со времени поступления Сергея Васильевича в труппу Мамонтова начинается его дружба с Шаляпиным. Несмотря на различие характеров, вкусов, общества, в котором они оба вращались, их влекло друг к другу, что характерно для великих талантов[698].

Наличие таких дарований, как Шаляпин, Рахманинов, Забела, делало частную оперу Мамонтова излюбленным местом посещения московской интеллигенции. Известный поэт и прозаик Андрей Белый вспоминает, что он, будучи еще гимназистом, с матерью часто посещал даваемые там оперные представления и незаметно модернизировал вкусы матери, пишет Белый, вплоть до внушения ей понимания декораций Врубеля. «Посещали и выставки; я и здесь с незаметным нажимом склонил ее: к Левитану, Нестерову, Татевосянцу, Коровину...»[699].

С 1885 по 1891 г. опера Мамонтова переживает время творческих исканий и накопления опыта. В это время осуществлены удачные постановки «Русалки» Даргомыжского и «Снегурочки» Римс-

кого-Корсакова. Этот театр стал новым явлением в музыкальной жизни России последних десятилетий XIX в.[700] Все привлекало в нем: от талантливых актеров, певцов, балерин и до декораций. О последних много и с восхищением писали критики. Писатель и журналист А.В. Амфитеатров вспоминает, что декорации к пьесе «Два мира» поэта А.Н. Майкова и костюмы для актеров были созданы художником В.Д. Поленовым. Его этюды этих работ вошли в великолепное и чрезвычайно редкое издание, любительское издание мамонтовского художественного альбома. «А какая там чудесная «Снегурочка» Виктора Васнецова! Какой Врубель!..»[701].

Даже А.П. Чехов, скептически относившийся к меценатской деятельности Мамонтова и к его театру, вынужден был признать, что декорации в его частной опере превосходны. «Все поражает в новой опере... Обстановка шикарная, – писал он. – Декорации, писанные гг. Васнецовыми, И. Левитаном, великолепны, костюмы, какие на казенной сцене и не снились, оркестр подобран умело и дирижируется очень сносно»[702].

Одно время дирижировал мамонтовской оперой итальянец Энрико Бевиньяни, свыкшийся с Москвой как с родным городом. Публика его обожала – впрочем, больше за картинность и темперамент, чем за музыкальные достоинства. Музыкант он был хороший, воспоминает Амфитеатров, что и доказал затем, дирижируя у Мамонтова русской оперой, но, как большинство именитых итальянских дирижеров, избаловался постоянным успехом, не работал, лениво плелся по рутине, уповая, что, когда надо, темперамент вывезет[703]. И не случайно отсюда у Энрико насторожженное, а затем явно недружелюбное отношение в восходящей звезде – Рахманинову.

У гостеприимных хозяев Абрамцева собирался по-прежнему весь цвет русского искусства. «Направление старших, – пишет Н. Поленова в своих воспоминаниях «Абрамцево», – не могло не отразиться и на молодом поколении, – на детях Мамонтовых и их товарищах. Под влиянием Абрамцева воспитывались художественно будущие деятели на разных поприщах искусства, – оттуда вышли Андрей и Сергей Мамонтовы, их друг детства Валентин Серов, Мария Васильевна Якуничкова-Вебер и, наконец, Мария Федоровна Акунчикова, урожденная Мамонтова, племянница Саввы Ивановича, явившаяся преемницей в начатом Елизаветой Григорьев-

ной, женой Мамонтова, в деле художественного направления кустарных работ крестьян»[704].

Стоит отметить, что С.И. Мамонтову повезло с женой. Женился он на девушке из своего сословия, культурной, образованной, разделявшей интересы мужа[705]. Как и он, Елизавета Григорьевна была полна замыслов нести культуру, свет, знания в народ. Трудовой день ее начинался рано, сперва занятия с детьми, потом посещение созданной ею школы, столярной мастерской, где осваивали нужные профессии крестьянские дети. Цель ее труда и забот была не только в сохранении навыков ремесел, но и в том, чтобы удержать крестьян в селе, дать им возможность создать дома кустарный промысел, который кормил бы семью, а крестьяне не покидали бы село в поисках заработка и приложения своих сил и талантов[706].

Хорошо знавший Елизавету Григорьевну художник М.В. Нестеров писал, что всяее жизнь была прекрасный подвиг. «Какое сочетание большого ума и большого сердца! – восклицает он. – Какое редкое равновесие того и другого…».

А потом, продолжает Нестеров, после обеда прогулки и вечером чтение вслух, рисование за большим столом, среди хороших образцов искусства. Как это было хорошо, ново для меня! И сколько в это время Елизаветой Григорьевной было сделано доброго, тайно, незаметно[707].

Не только Абрамцево, но и дом Мамонтовых в Москве на Садовой, недалеко от Красных ворот, являлся приютом для молодых талантливых художников, скульпторов, артистов, музыкантов, певцов, танцоров. Мамонтов интересовался всеми видами искусства и понимал их. Раз или два раза в год в его доме устраивались спектакли для детей, а иногда и для взрослых. Чаще всего шли пьесы его собственного сочинения. Их писал сам хозяин или его сын Сергей; иногда знакомые композиторы выступали с оперой или оперетткой. Так явилась на свет опера «Каморра» с текстом С.И. Мамонтова. Брались и пьесы известных русских писателей, вроде «Снегурочки» Островского, для которой Виктор Васнецов в свое время собственноручно написал декорации и сделал эскизы костюмов[708].

* * *

Подобно ряду российских предпринимателей, Савва Иванович, занимаясь прибыльным бизнесом, тяготел и к прессе. Это вызыва-

лось у растущего буржуазного класса желанием увеличить свой вес и влияние в общественных делах, оказывать воздействие на политическую жизнь страны. Хотя буржуазия уже являлась решающей силой в экономике, но в политике ведущее положение занимало дворянско-помещичье сословие, что вызывало законное недовольство подлинных хозяев жизни.

В 90-е гг. Мамонтов мечтал создать большую либеральную газету, пользующуюся популярностью в общественных кругах, защищавшую интересы промышленников и купцов и хоть как-то ограничивавшую роль дворянства. С этой целью Савва Иванович, как и другие предприниматели, выделял деньги на издание газеты «Россия», выходившей в Петербурге с 1899 по 1902 г. Как вспоминает известный журналист В.А. Гиляровский, совершенно неожиданно засверкала на газетном небосклоне эта:

Беззаконная комета
В кругу расчисленном светил.

О появлении газеты чуть не до самого дня ее выпуска и слышно ничего не было, и вдруг огромная, интересная газета, подписанная «Г.П. Сазонов – редактор-издатель». В газетном мире лицо совершенно неизвестное. Знали, что это ученый-экономист, человек, живущий своим трудом. Но знали также, что фактический редактор и заведующий всем делом А.В. Амфитеатров и что на издание имеются огромные средства[709].

Только позднее стало известно, что значительная часть денег поступала от С.И. Мамонтова через его зятя М.О. Альберта, бывшего ранее служащим в одном из его предприятий. Альберт на издание «России» истратил 120 тыс. руб.[710]. Данные журналиста А.С. Суворина, приведенные выше, враждебно относившегося к этой газете, потому что она являлась конкурентной его «Новому времени», критиковала его за борзовую проправительственную позицию, подтверждаются В.А. Гиляровским, заведовавшим московским отделением «России». Однажды в петербургской редакции этой газеты его познакомили с красивым, изящным брюнетом, одетым по последней моде, который представился: «Матвей Осипович Альберт, ваш издатель»[711].

С каждым годом росла популярность «России» за честные и хлесткие публикации, которые всегда подтверждались в судебных

процессах. Но в 1902 г. после фельетона Амфитеатрова «Господа Обмановы», в котором содержалась ироническая характеристика царской семьи, данная в завуалированной, но прозрачной форме, издание было закрыто, а автор фельетона сослан в Минусинск. Фельетон же широко распространялся по России в нелегальных изданиях[712].

С.Ю. Витте, бывший тогда министром финансов, склонил С.И. Мамонтова к финансированию еще одной газеты «Народ», выходившей в Петербурге под редакцией консервативного журналиста Н.Я. Стечкина, работавшего ранее в реакционных «Московских ведомостях». Издание велось неряшливо и бездарно, было лишено всякого политического смысла и литературного интереса, никто его не читал. У публики слыло оно не «Народ», а «Урод». Газета быстро умерла, пожрав бесплодно несколько десятков тысяч мамонтовских рублей.

К слову сказать, Савва Иванович искреннейше ненавидел это якобы свое издание всею глубиной своей артистической души. Но нечего делать, давал «Народом» взятку министру финансов, от кредитов которого совершенно зависел, так как затянутый Витте в непосильные подряды, он уже стоял на границе вскоре последовавшего краха и разорения[713].

С большей охотой Мамонтов давал деньги на художественно-иллюстрированный журнал «Мир искусства», выходивший в Петербурге в 1899–1904 гг. вначале два раза в месяц, а затем ежемесячно. Активными участниками издания были публицист Д.В. Философов, поэты З. Гиппиус, Д. Мережковский, В. Брюсов, К. Бальмонт, А. Белый[714]. Этот журнал возник из юношеского кружка художника А.Н. Бенуа. Огромную роль в его создании сыграл С.П. Дягилев.

«Мир искусства» стал центром всего нового в тогдашней художественной жизни. Такую высокую оценку дает журналу художник М.В. Добужинский. «Не случайно, – пишет он, – против него ополчились и отсталая пресса, и публика, возмущенная новшествами». «Читая и зачитываясь журналом, – вспоминает Добужинский, – еще живя заграницей, с самого первого номера я был в курсе, благодаря репродукциям и критическим статьям, всего что возникло нового как в нашем, так и в европейском искусстве»[715].

* * *

В 90-е гг. XIX в. С.И. Мамонтов в зените своей предпринимательской деятельности и меценатства. Он возглавляет Общество Московско-Ярославско-Архангельской дороги. Узкоколейка в 600 верст от Вологды до поморского торгового порта и неудача на ней сломали всю его дальнейшую судьбу. Работы по сооружению колеи велись не в менее, а в более сложных условиях, чем строительство Николаевской железной дороги в эпоху Мельникова и Крафта. Приходилось преодолевать непроходимые болота, гиблые топи в сложной в геологическом отношении местности. Конкуренты и завистники, а таких хоть отбавляй у дельных и удачливых, обвинили руководителей Общества во всяческих злоупотреблениях и взятках.

С.Ю. Витте была назначена правительственная комиссия, в которую входили министр путей сообщения М.И. Хилков, государственный контролер Т.И. Филиппов, другие крупные чиновники, На основании ее выводов 12 сентября 1899 г. С.И. Мамонтов был арестован и заключен в тюрьму. В начале 1900 г. он был лишен «всякого участия в Обществе Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги», строительстве Вятской линии, отстранен от всех своих прежних должностей[716].

Однако дух старого предпринимателя, его любовь к искусству еще не были сломлены. Савва Иванович и из тюрьмы продолжает руководить своим театром, но понятно, что это было уже не то, что раньше. Вскоре театр, из-за недостатка средств, превратился в Акционерное товарищество частной оперы, во главе которой встал талантливый композитор и дирижер, ученик Римского-Корсакова, М.М. Ипполитов-Иванов. В 1882–1893 гг. он жил в Тбилиси, сыграл значительную роль в развитии грузинской музыкальной культуры. С 1899 по 1906 г. он дирижер Московской частной оперы С.И. Мамонтова и Оперного театра С.И. Зимина[717].

Савва Иванович страдал от неволи, с тоской наблюдая за работой своей Оперы. Но друзья не забывали его, хлопотали об облегчении его участи. К.А. Коровин, В.А. Серов, М.В. Васнецов, навестили его в тюрьме, рассказывая о делах и проблемах театра. Подписи Коровина, Антокольского, Васнецовых, Врубеля, Левитана, Остроухова, Поленова, Репина, Серова, Сурикова стоят под кол-

лективным письмом к Мамонтову со словами поддержки и участия, посланным ему весной 1900 г. В письме были такие слова: «мы художники, для которых без великого искусства нет жизни, провозглашаем тебе честь и славу за все хорошее, внесенное тобой в родное искусство...»[718].

В это критическое для Саввы Ивановича время многое сделал для него В.А. Серов, писавший тогда знаменитый портрет Николая II (в тужурке). Он беседовал с ним запросто во время сеансов, рассказал о несчастии, постигшем Мамонтова, его заслугах перед Россией[719]. Подобное не могло не сказаться на судьбе узника, в стране, где царь судит, наказует и милует!

Суд состоялся в июне 1900 г. в Москве под председательством юриста и общественного деятеля Н.В. Давыдова, руководителя Гоголевской комиссии Общества любителей российской словесности.

В защите С.И. Мамонтова участвовали видные адвокаты Ф.Н. Плевако, В.А. Маклаков, Н.П. Карабчевский и др. По суду Савва Иванович был оправдан[720]. Оправдательный приговор был встречен бурными аплодисментами, Николай II выразил Мамонтову личное сожаление по поводу случившегося, но к железнодорожному строительству Савва Иванович, почти разоренный, уже не вернулся[721].

Дело Мамонтова горячо обсуждали в интеллигентских кругах. Говорили о нем и в доме Л.Н. Толстого. По этому поводу Лев Николаевич сказал: «Разумеется, его очень жаль: он старый, несчастный. А с другой стороны, когда посмотришь, что вот человек растратил двенадцать миллионов, – ну что ни говори, он проживал наверное сто-двести тысяч в год – и оправдан, а другой несчастный стащил какую-нибудь мелочь, и его осуждают. А тут все-таки были деньги на дорогих адвокатов»[722].

* * *

В жизни Саввы Ивановича были и другие печальные страницы. В конце декабря 1907 г. в возрасте 32 лет скончалась в Москве Вера Саввишна Самарина, его дочь, жена богородского предводителя дворянства (девочка с персиками). По словам московского губернатора В.Ф. Джунковского, это была чудная женщина, редкая мать и жена. «Это была одна из тех женщин, – продолжает мемуарист, – с которыми, когда поговоришь, то делаешься луч-

ше. Она угасла в течение нескольких дней, оставив мужа с тремя маленькими детьми...»[723].

Пережил Савва Иванович и смерть своего сына Сергея, средней руки прозаика, журналиста, театрального критика. Это был необыкновенно смелый человек. В 1903 г. Сергей Саввич поехал от «Русского слова» корреспондентом на Дальний Восток, где стал свидетелем начала Русско-японской войны и добровольным ее участником. Как офицер запаса, он вызвался остаться на фронте и возглавил казачью часть на сопках Маньчжурии.

После краха мамонтовского дела С.С. Мамонтов, оставшись с очень скромными средствами, жил литературным трудом: писал рассказы, газетные статьи, сотрудничал преимущественно в «Русском слове». Некоторые его пьесы шли на сцене Малого театра и пользовались успехом у зрителей.

Сергей Саввич приобрел небольшой участок земли около Абрамцева, с большим вкусом, в чем Мамонтовым не отказать, построил небольшую дачку и жил в ней летом. В Первую мировую войну он, как офицер-резервист, был призван в действующую армию, и в 1915 г. умер в Галиции от тифа. Тело его было доставлено в Москву и похоронено на Братском кладбище[724].

После смерти дочери Савва Иванович редко появлялся на общественной сцене. Только в 1912 г. произнес теплую речь в связи с 50-летним юбилеем служения на сцене Московского Малого театра известной артистки Г.Н. Федотовой, блестяще выступавшей в 60–70 гг. в пьесах Островского «Гроза», «Лес», «Бесприданница», «Без вины виноватые». Множество поездок по городам России упрочили ее всероссийскую известность. Выступая в Малом театре, от имени публики Савва Иванович просил Гликерию Николаевну принять его пожертвование на учреждение стипендии ее имени на филологическом факультете Московского университета[725].

С годами Савва Иванович все более отходил от общественной жизни. Он передал Абрамцево своей жене Елизавете Григорьевне, по-прежнему занимавшейся обучением крестьянских детей ремеслам по дереву, керамике, а сам скромно доживал свой век в Москве. Умер Мамонтов в апреле 1918 г. на 78-м году жизни. Похоронен в Абрамцеве при церкви, построенной в парке по образцу древнего храма Спаса Нередицкого, находящегося около Новгоро-

да. Эту маленькую церковь строили своими руками русские художники и скульпторы во главе с Васнецовым, Репиным, Поленовым, Антокольским на средства мецената[726].

Похороны Саввы Ивановича были скромными. За гробом шли К. Коровин и некоторые его другие воспитанники, оказавшиеся в Москве, охваченной революционными событиями[727].

Так завершился земной путь этого яркого, талантливого и оригинального человека, жившего и работавшего на грани двух веков, глубоко национального по размаху своей деятельности и разнообразию дарований. Время еще ярче высветило его вклад как в железнодорожное строительство, так и в развитие русской культуры, поощрение отечественных талантов.

Мамонтов, являясь одной из выдающихся личностей отечественной истории, оставил в ней заметный и глубокий след[728]. В знак его заслуг как видного строителя рельсовых путей, пионера сооружения Северной железной дороги, проходящей через старинный волжский город, отметивший скоро свое тысячелетие, в Ярославле на территории железнодорожного вокзала Ярославль-Главный ему воздвигнут памятник, запечатлевший его энергию, ум, волю и мысль.

* * *

Такими были железнодорожные тузы, занимавшие ведущее положение в русском железнодорожном деле, с которыми вплоть до конца 60-х гг. XIX в. постоянно приходилось иметь дело как главноуправляющему, так и первому министру путей сообщения России П.П. Мельникову и ведущим деятелям этого ведомства. Разными были эти железнодорожные «некоронованные короли» по происхождению, образованию, интеллекту и национальности, но они отражали деловую конъюнктуру той эпохи, придерживались правил игры, принятых в то время в бизнесе, и, несмотря на все их недостатки, хищничество, в немалой степени благодаря их трудам, хватке, напористости были построены первые десятки тысяч железнодорожных верст в эпоху, когда ведомство возглавляла также незаурядная личность, каковой являлся основатель отечественной железнодорожной науки, крупный практик-строитель, государственный деятель Павел Петрович Мельников.

Заключение

В монографии достаточно подробно рассмотрена жизнь и деятельность выдающегося ученого и практика, основателя российской транспортной, в первую очередь железнодорожной, науки П.П. Мельникова. На протяжении более полувека он олицетворял инженерную мысль в деле строительства железных дорог в России, являлся непосредственным руководителем сооружения рельсовых путей в нашей стране. Появление такой личности, как Мельников, творческая деятельность которого развернулась во второй четверти XIX в., совершенно не случайно. Оно обусловлено всем ходом исторического развития России, формированием ее многогранной культуры. В ту эпоху слились многие факторы, обусловившие мощный подъем культурного уровня нашего народа. Это и победа над Наполеоном и освобождение европейских народов от французского владычества. Сюда же можно отнести быстрое развитие русской духовности, наиболее яркими выразителями которой в поэзии и прозе были А.С. Пушкин, М.Ю. Лермонтов, в музыке – М.И. Глинка. Показателем становления инженерной мысли являлась деятельность таких выдающихся инженеров и ученых, как М.С. Волков, В.П. Гурьев, Н.П. Щеглов, Б.С. Якоби. Их дело продолжили П.П. Мельников, Н.О. Крафт, Д.И. Журавский, Н.И. Липин. Их трудами были проложены промышленные железные дороги, возведены мосты над широкими реками, построены вокзалы и сложные искусственные сооружения. Все это способствовало сравнительно быстрому росту производительных сил страны, складыванию промышленно-аграрного национального рынка, превращению России в железнодорожную державу.

Анализ жизни и деятельности П.П. Мельникова показывает, что в рассматриваемую эпоху в стране складывалось несколько типов деятельных энергичных личностей, по-разному видевших ее настоящее и будущее. Одним из них являлся революционно-радикальный тип, представленный декабристами и их движением. Он довольно широко распространился в культурной жизни страны, в том числе и среди инженерной интеллигенции. Достаточно вспомнить,

что воспитанником Института Корпуса инженеров путей сообщения были будущие знаменитые декабристы – Сергей Муравьев-Апостол и его брат Матвей. После подавления Николаем I движения декабристов этот тип революционной личности на время сошел с арены. Путь, предлагаемый ими, оказался нереализованным до начала XX столетия.

Было еще одно направление в формировании личности в России 20–40-х гг. XIX в. – тип «лишнего» человека, «умной ненужности», по словам одного из классиков, наиболее ярко запечатленный в образе пушкинского Онегина и лермонтовского Печорина. Он оказался пустоцветом, не оказавшим значительного влияния на русскую общественную жизнь, ее духовную и материальную культуру.

Третьим направлением стало появление активных деятельных личностей, к числу которых с полным правом относились П.П. Мельников и его ученики и сподвижники в Институте Корпуса инженеров путей сообщения, на великих железнодорожных стройках.

Зарождение такого типа людей относится к концу XVIII – началу XIX в. Вначале он представлен такими деятелями, как сенатор адмирал Н.С. Мордвинов, выступавший за прогрессивные пре-

образования в экономике, транспортной системе страны; ярким воплощением нового типа был, конечно, М.М. Сперанский, автор проектов глубоких реформ, включая ограничение, а затем и отмену крепостничества. Нельзя обойти и П.Д. Киселева, обустроившего сначала крестьян зависимых от России княжеств – Молдавии и Валахии, а затем реорганизовавшего жизнь и быт российских казенных крестьян, выступившего инициатором создания Министерства государственных имуществ, управлявшего казенной деревней.

П.П. Мельников хотя и близок к ним, но по складу ума, характера, направлению деятельности значительно отличается от них. Он ранний представитель либеральной русской технократии, делавшей упор прежде всего на технизацию и технологизацию русской жизни за счет покрытия страны сетью железных дорог, введения ее на этой базе в число цивилизованных стран. Как показано в работе, Павлу Петровичу был присущ подлинный либерализм, гуманное отношение к русскому мастеровому человеку, строителю железных дорог. Не случайно отсюда глубокое уважение к нему со стороны строителей: это видно при сооружении Петербурго-Московской дороги, в беседах с крестьянами в период трасси-

рования колеи, во время назревавшей расправы их с членами экспедиции П.П. Семенова-Тянь-Шанского.

П.П. Мельников являлся носителем лучших черт в менталитете русского народа, его ума, сметки, талантливости. Эти его качества заставляли сановников и царей доверять ему, выдвигать на высокие должности, зная и понимая, что такие люди, являющиеся плотью от плоти народа, не подведут. На них держалась и держится Россия. Именно такие люди, независимо от их профессии, являются главными цивилизаторами страны.

Анализ эпохи П.П. Мельникова приводит, на наш взгляд, еще к одному важному выводу: время, в котором жил и работал инженер, ученый, государственный деятель, породило еще один тип людей, с которыми Павлу Петровичу немало пришлось общаться в процессе строительства железных дорог, руководства главным управлением, а затем будучи министром путей сообщения: появилось множество бизнесменов, связанных с железнодорожным делом, о которых также рассказано в очерке. Они столь же энергичны и целеустремленны, как и Мельников, но резко отличаются от него по натуре. Он жил интересами страны, народа, государства, которому служил. «Некоронованные короли» железнодорожного бизнеса служили только своей наживе, «золотому тельцу». Но и Мельников и они – люди одной формации, только последние – с усеченным менталитетом, люди-функции, лишенные, несмотря на меценатство, глубоко общечеловеческого содержания.

Освещение эпохи Мельникова показывает важную закономерность, свидетельствующую о кризисе феодально-крепостнического строя в России. Если в 30–40-е гг. XIX в. предприимчивых людей в железнодорожном деле олицетворяла феодальная знать, барство, как например А.А. Бобринский, С.И. Мальцов, то уже в 50–60-е гг. XIX в. на арену экономической жизни выходят разночинцы, представленные винным откупщиком В.А. Кокоревым, бывшим крепостным крестьянином П.И. Губониным, деловыми людьми из украинско-польских местечек С.С. Поляковым, И.С. Блиохом, выходцем из среднего дворянства Н.И. Путиловым. Эти люди, метеором ворвавшись в российский железнодорожный бизнес, нажили огромные состояния, дослужились до генеральских штатских чинов, получили потомственное дворянство. Это ли не признак краха крепостнической России, ускоренный буржуазными реформа-

ми Александра II. В тот период уходил с арены Обломов и побеждал Штольц, столь ярко воплощенные в романе И.А. Гончарова. Еще раз убеждаешься в правоте основоположников диалектического материализма, писавших, что история есть не что иное, как деятельность человека, преследующего свои цели. И одним из таких людей, ускоривших приход новой, более прогрессивной, чем феодально-крепостническая формация, буржуазного образа жизни, был П.П. Мельников. Не будучи революционером, радикалом, Павел Петрович сделал многое для вхождения страны в иную цивилизацию, более достойную ее великого народа, чем обветшавшее крепостничество. И нам еще раз хочется повторить, что Мельников с его талантливостью, целеустремленностью в деле строительства железных дорог является, как Пушкин в поэзии, – «наше все» в области железнодорожного транспорта, ускорившего поступательное развитие страны.

П.П. Мельников – первый министр путей сообщения России

Н.О. Крафт

Император Николай I.
Портрет работы Э. Верне

Император Александр II
Освободитель.
Художник Н.А. Лавров

К.Ф. Толь

А.А. Бобринский

С.И. Мамонтов

А.А. Бетанкур

С.К. Зарянко

С.Ю. Витте

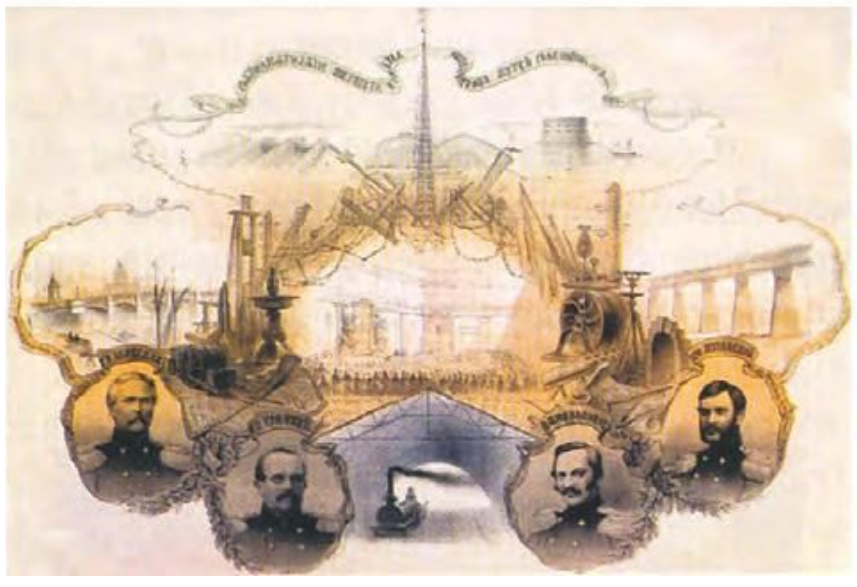
Д.А. Милютин

В.А. Кокорев

Д.И. Журавский

С.В. Кербедз

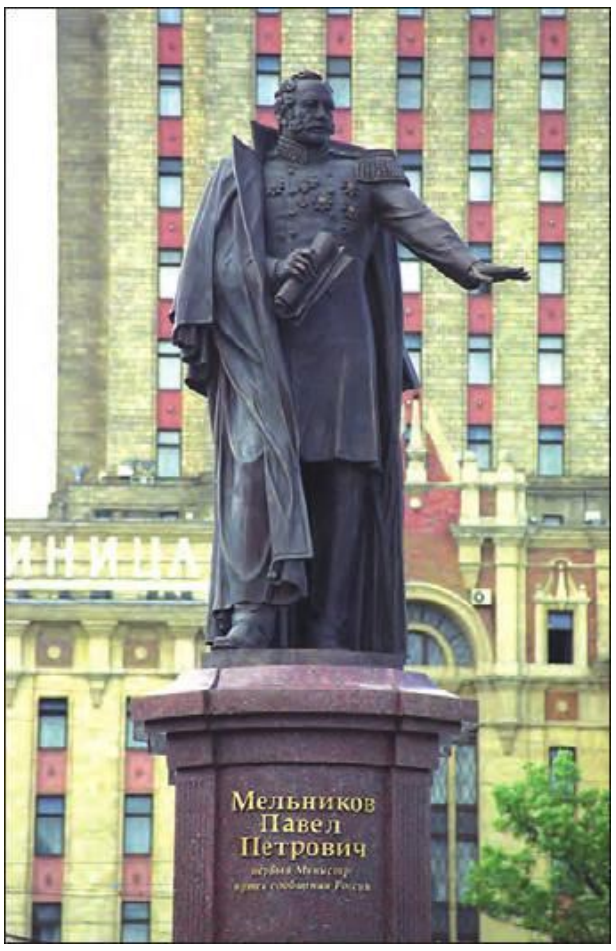
А.И. Герцен и Н.П. Огарев



Команда соратников

Ленинградский (Николаевский) вокзал в Москве

Московский вокзал в Санкт-Петербурге



Памятник первому министру путей сообщения России П.П. Мельникову

Литература

Введение

Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х гг XIX в. – М.: Государств. транспортн. железнодорож. изд., 1940. – 272 с.

Виргинский В.С. Очерки истории науки и техники XVI–XIX вв. – М.: Просвещение, 1984. – 257 с.

Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России. – С. 99–105, 106–114, 183–184, 207–215, 218–221, 223–227, 231–240, 250–251, 257–259.

Уродков С.А. Петербурго-Московская железная дорога. История строительства. – Л.: ЛГУ, 1951. – 160 с.

Там же. – С. 62, 68, 70, 88, 111.

Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М.: Наука, 1975. – 316 с.

Там же. – С. 36, 38, 45, 46, 47, 48, 49, 59, 75, 89, 90, 93.

Воронин М.И., Воронина М.М. Павел Петрович Мельников. 1804–1880. – М.: Наука, 1977. – 150 с.

Воронин М.И., Воронина М.М. Станислав Валерианович Кербедз. 1810–1899. – Л.: Наука. – 176 с.

Воронин М.И., Воронина М.М. Франц Антон Герстнер. – Л.: Наука, 1994. – 133 с.

Воронин М.И. К истории изысканий и проектирования Петербурго-Московской железной дороги // Сб. Ленингр. ин-та инженеров ж.-д. транспорта. Вып. 143. – 69 с.

Закревская Г.П., Павлов В.Е. П.П. Мельников – основоположник отечественной транспортной науки. 1804–1880 // Сб. Политехнический музей. Проблемы культурного наследия в области инженерной деятельности. Вып. 3. Информ-знание. – М., 2002. – 70 с.

П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – СПб.: Гуманистика, 2003. – 472 с.

Мельников П.П. О железных дорогах // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 223–398.

Мельников П.П. Всеподданейшее донесение о проекте устроения железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой 1841 // П.П. Мельников– инженер, ученый, государственный деятель. – С. 152–177.

Мельников П.П. Записка о предупреждении притеснения рабочих при расчетах за работы земляного полотна в Северной дирекции Петербурго-Московской железной дороги, 1846 // Там же. – С. 192–194.

Записка генерал-лейтенанта Мельникова, читанная в Технической комиссии 31 августа 1860 г., о предполагавшейся продаже Николаевской ж.д. Главному обществу российских железных дорог // Там же. – С. 213–222.

Строительство железных дорог и развитие железнодорожного транспорта России с конца 60-х гг. XIX в. до настоящего времени // Там же. – С. 400–456.

Фадеев Г.М. Предисловие // Там же. – С. 5–7.

Ковалев В.И. Воспитание историей. Заключение // Там же. – С. 457–461.

Сазонов В.Н. Первая магистраль страны // Инженеры путей сообщения. Железнодорожный путь. Мосты. Строительство. – М.: Путь Арт, 2003. – С. 20–25.

Выпов И.Г. Руководитель Южной дирекции // Там же. – С. 26–32.

Дореволюционная литература

Шильдер Н. Император Николай I. Его жизнь и царствование. Кн. 1. – П.,М.: Алгоритм., 1997; Татищев С.С. Император Александр II. Его жизнь и царствование. – СПб.: Изд. А.С. Суворина. Т.П., 1911; Гершензон М. Николай I и его эпоха. – М.: Захаров, 2001; История России в XIX в. Дореформенная Россия. Переизд. – М.: Центрополиграф. 2001; История России в XIX в. Переизд. Эпоха реформ. – М.: Центрополиграф, 2001; Корнилов А. Курс истории России XIX в. Переизд. – М.: Астрель, 2004.

Очерк эксплуатации Николаевской железной дороги Главным обществом российских железных дорог. 1868–1893. – СПб., 1894; Краткий очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898). – СПб., 1898; Верховинский В.М. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Вып. 1. – СПб.,

1898; Кеппен А.А. Материалы для истории рельсового производства в России. – СПб., 1899; Головачев А.А. История построения дорог // Сб. государственных знаний, СПб., 1979; его же: История железнодорожного дела в России. – СПб., 1881; Туган-Барановский М. Русская фабрика в прошлом и настоящем. Т. 1. Историческое развитие русской фабрики в XIX в. Изд. 7-е. – М.: Госуд. социально-экономич. изд., 1938.

Исследования советской эпохи по экономике, финансам, политике, истории государственности России

Лященко П.И. История народного хозяйства СССР. Т. II. Капитализм. Изд. 4-е – М.: Госуд. изд. политич. литературы, 1954; Хромов П.А. Экономическое развитие России. Очерки экономики России с древнейших времен до Великой Октябрьской революции. – М.: Наука, 1967; Яцунский В.К. Социально-экономическая история России XVIII–XIX вв. – М.: Наука, 1973; Гиндин И. Государ ственный банк и экономическая политика царского правительства. – М.: Госфиниздат, 1960; Зайончковский П.А. Военные реформы 1860–1870 гг. в России. – М.: МГУ, 1952; его же: Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. – М.: Мысль, 1978; Ерошкин Н.П., Куликов Ю.В., Чернов А.В. История государственных учреждений России до Великой Октябрьской социалистической революции: Учеб. пособие. – М.: Моск. госуд. историко-арх. институт, 1965; Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России. – М.: ВШ, 1983; Бескровный Л.Г. Русская армия и флот в XIX в. – М.: Наука, 1983; Лаверычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России, 1861–1900. – М.: Мысль, 1974; Твардовская В.А. Идеология пореформенного самодержавия. (М.Н. Катков и его издания). – М.: Наука, 1978; Чернуха В.Г. Внутренняя политика царизма с середины 50-х до начала 80-х гг. XIX в. – Л.: Наука, 1978; Дробижев В.З., Ковальченко И.Д., Муравьев А.В. Историческая география СССР: Уч. пособие. – М.: ВШ, 1973; Шепелев Л.Е. Из истории русского акционерного законодательства (закон 1836 г.) // Внутренняя политика царизма (середина XVI–начало XX в.). – Л.: Наука, 1967; Китаев В.А. От фронды к охранительству. Из истории русской либеральной мысли 50–60-х гг. XIX в. – М.: Мысль, 1972; Корелин А.П. Дворянство и торгово-промышленное предпринимательство

в пореформенной России (1861–1904) // Исторические записки. Т. 102. – М.: Наука, 1978. – С. 128–152; его же: Дворянство в пореформенной России. 1861–1904. – М., 1979.

Рашин А.Г. Формирование рабочего класса России. Историко-экономические очерки. – М.: Изд. социально-эконом. лит., 1958; Суранов А. Железные дороги // БСЭ. Т.24. – М.: Огиз РСФСР, 1932. – С. 711–783; От Москвы до Заполярья. К 130-летию Северной железной дороги. – Ярославль: Верхняя Волга, 1988; История СССР в 12 т. Т. 4. – М.: Наука, 1967; Т. 5. – М.: Наука, 1968; Мительман М., Глебов Б., Ульянский А. История Путиловского завода / Под ред. В.А. Быстрянского. – М.–Л.: Госуд. социально-эконом. изд., 1939; Мещеряков Г.П. Русская военная мысль в XIX в. – М.: Наука, 1973; История Сибири в 5 т. Т. 3. Сибирь в эпоху капитализма. – Л.: Наука, 1968; Киняпина Н.С. Политика русского самодержавия в области промышленности. – М.: МГУ, 1968; Кабанов П.И. Амурский вопрос. Благовещенск: Амурское кн. изд., 1959.

Литература по истории журналистики

Очерки по истории русской журналистики и критики. Т. 1. XVIII в. и первая половина XIX в. – Л.: ЛГУ, 1950; История русской журналистики XVIII–XIX вв.: Уч. пособие для студентов. – М.: ВШ, 1966; Герасимова Ю.И. Из истории русской печати в период революционной ситуации конца 1850-х – начала 1860-х гг. – М.: Книга, 1974.

Современные российские издания

История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917. – СПб.–М.: Иван Федоров, 1994; Выскочков Л.В. Император Николай I. Человек и государь. – СПб.: Изд. С.-Петерб. ун-та, 2001; Толмачев Е.П. Александр II и его время. Кн. 1–2. – М.: Терра-Кн. Клуб, 1997; Христофоров И.А. «Аристократическая» оппозиция Великим реформам. Конец 1850-х – середина 1870-х гг. – М.: Русское слово, 2002; Ковальчук М.А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836–1917 гг.). – Хабаровск: ДВГУПС, 2007; Заичков И.А., Почкаев И.Н. Русская история от Екатерины Великой до Александра II. – М.: Мысль, 1994; История России с начала XVIII до конца XIX в. – М.: Аст, 1999.

Эмигрантская литература

Бурышкин П.А. Москва купеческая. – М.: Столица, 1990; Тальберг Н. Неизвестная Россия, 1825–1917. Очерки истории императорской России от Николая I до царя-мученика (Общество, политика, философия, культура). – М.: Литературная учеба, 1995; Пушкарев С.Г. Россия 1801–1917: власть и общество: учеб. пособие. – М.: Посев, 2001; Геллер М. История Российской империи. Т. 2. – М.: Мик, 2001.

Справочные издания

Русский биографический словарь. Т. 1–20. – М.: Терра-Кн. клуб, 1998–2001; Брокгауз и Ефрон. Энцикл. сл. Биографии. Т. 1–6. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1991–1997; Советская историческая энциклопедия. Т. 1–16. – М.: Советская энциклопедия, 1961–1976; Брокгауз и Ефрон. Русский биографический словарь. Иллюстр. изд., современная версия. – М.: Эксмо, 2007; Россия. Энцикл. сл. Брокгауза и Ефрона. Переизд. 1898 г. – Ленинздат, 1991; Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – М.: Изд. Большая Российская энциклопедия, 1994; БСЭ, Т. 24. – М.: Советская энциклопедия, 1932; Кауфман И.М. Русские биографические и библиографические словари. – М.: Госуд. изд. культурно-просветит. литературы, 1955; Справочники по истории дореволюционной России. Библиографический указатель. – М.: Книга, 1978; Сокольский Ю.М. Цари и министры. – СПб.: Полигон, 2002.

Источники

Рабочее движение в России в XIX в.: сборник документов и материалов / Под ред. А.М. Панкратовой. Т. 1. Ч. 2. Изд. 2-е. – М.: Госуд. изд. полит. лит., 1955; Николай I и его время. Т. 1–2. Документы, письма, дневники, мемуары, свидетельства современников и труды историков. – М.: Олма-Пресс, 2000; Император Николай I. Сб. документов и материалов. Серия «Русский мир в лицах» // Сост. М.Д. Филин. – М.: Русский мир, 2002; Сб. документов по истории СССР. Вторая половина XIX в. – М.: ВШ, 1975; Хрестоматия по истории СССР, 1861–1917 гг. – М.: Просвещение, 1990. Вологда. Историко-краеведческий альманах. Вып. 1. Вологда:

1994; Рыбинск. Документы и материалы по истории города. – Ярославль: Верхне-Волжское изд., 1980; Ярославль. История города в документах и материалах. – Ярославль: Верхне-Волжское изд., 1990.

Мемуары. Эпистолярное наследие

а) Воспоминания инженеров путей сообщения:

Дельвиг А.И. Мои воспоминания, Т. 1–4. – М.: Изд. Моск. и Публичного Румянцевского музеев, 1912–1913; Дельвиг А.И. Полвека русской жизни, 1820–1870. Т. 2. – М.–Л., 1930; Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – СПб.: Гуманистика, 2003. – С. 223–399.

Панаев В.А. Воспоминания // Русская старина. – 1901. – № 6. – С. 473–490; № 7. – С. 31–36; № 8. – С. 285–320; № 9. – С. 481–510.

Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога между Петербургом и Москвой // Русская старина. – 1885. – № 5. – С. 309–322; № 11. – С. 309–336; 1886. – № 1. – С. 97–128.

б) Мемуары и дневники государственных деятелей:

Дубельт Л.В. Заметки и дневники // Российский архив. Т. 6. – М.: Тритэ, 1995. – С. 106–335; Корф М.А. Записки. – М.: Захаров, 2003; Милютин Д.А. Дневник. 1873–1875. – М., 1947; его же: Воспоминания. 1816–1843. – М.: Тритэ, 1997; его же. Воспоминания, 1843–1856. – М.: Тритэ, 2000; его же: Воспоминания, 1860–1862. – М.: Тритэ, 1999; Валуев П.А. Дневник. Т. 1–2, 1865–1876. – М.: Наука, 1961; Половцов А.А. Дневник государственного секретаря. Т. 1, 1883–1886. Т. 2. 1887–1892. – М.: Наука, 1966; Дневник наследника Цесаревича Великого князя Александра Александровича, 1880 // Российский архив. Т. 6. – М.: Тритэ, 1995. – С. 344–357; К.П. Победоносцев и его корреспонденты. Т. 1–2. – Минск: Харвест, 2003; Витте С.Ю. Воспоминания, в 3 т. Т. 1 . – М.: Госуд.изд. соц.-эконом. лит-ры, 1960.

в) Воспоминания и дневники других современников:

Николай I. Муж. Отец. Император. Воспоминания о монархе. – М.: Слово, 2000; Аракчеев. Свидетельства современников. – М.:

Новое литературное обозрение, 2000; Пушкин А.С. Дневник. Автобиографическая проза. – М.: Советская Россия, 1989; Пушкин А.С. Письма в 3-х т. Т. 1. 1815–1825; Т. 2. 1826–1830, Т. 3. 1831–1833. Репринт 1926–1935 гг. – М.: Книга, 1989–1990; Пушкин А.С. Полн. собр. соч. в 10-ти т. Т. 9. Письма, 1831–1837. – М.: Правда, 1954; Русские мемуары. Избранные страницы. 1826–1856. – М.: Правда, 1990; Гончаров И.А. На родине. Воспоминания. – М.: Советская Россия, 1987; Никитенко А.В. Дневник: Т. 1–3. – М.: ГИХЛ, 1955; М.Ю. Лермонтов в воспоминаниях современников. – М.: ХЛ, 1964; В.Г. Белинский в воспоминаниях современников. – М.: ГИХЛ, 1977; М.Е. Салтыков-Щедрин в воспоминаниях современников. – М.: ГИХЛ, 1957; Пантелеев Л.Ф. Воспоминания. – М.: ГИХЛ, 1958; Сологуб В.А. Повести. Воспоминания. – Л.: ХЛ, 1988; Греч Н.И. Записки о моей жизни. – М.: Книга, 1990; Кошелев А.И. Записки. – М.: МГУ, 1991; Чичерин Б.Н. Воспоминания. – М.: МГУ, 1991; Тютчева Анна. Воспоминания. – М.: Захаров, 2002; Богданович А. Три последних самодержца. Дневник. – М.: Новости, 1990; Мещерский В.П. Воспоминания. – М.: Захаров, 2001; Смирнова-Россет А.О. Дневник. Воспоминания. – М.: Наука, 1989; Тучкова-Огарева Н.А. Воспоминания. – М.: ГИХЛ, 1959; Пассек Т.П. Из дальних лет. Воспоминания. Т. 1–2. – М.: ГИХЛ, 1963; Очерки московской жизни. Сб. воспоминаний о Москве первой половины XIX в. – М.: Моск. рабочий, 1962; Ушедшая Москва. Воспоминания современников о Москве второй половины XIX в. – М.: Моск. рабочий, 1964; Московский альбом. Сб. воспоминаний о Москве и москвичах XIX–XX вв. – М.: Наше наследие, 1997; Письма А.И. Тургенева Булгаковым. – М.: Гос. соц.-эконом. изд., 1939; Кони А.Ф. «Петр IV» (Воспоминания о графе П.А. Шувалове – нач. Третьего отделения собст. канц. им-ра) / Кони А.Ф. Собр. соч. в 8 т. Т. 5. – М.: Юриздат, 1968. – С. 277–288; его же: Воспоминания старожила. Т. 6. – М.: Юриздат, 1969. – С. 23–65; Аксаков И.С. Письма к родным, 1849–1856. –М.: Наука, 1994; Дружинин А.В. Повести. Дневник. – М.: Наука, 1986; Игнатьев А.А. Пятьдесят лет в строю. Т. 1. – Новосибирск, 1959; Долгоруков П. Петербургские очерки. Сб. памфлетов. – М.: Новости, 1993.

Использованная периодика

Газеты:

Северный муравей. – 1830. – № 1
Санкт-Петербургские новости ведомости. – 1837. – № 247.
Московский художественный листок. – 1859. – № 3.
Новое время. – 1895. – № 6860.
Колокол. – 1861; 1865; 1866.

Журналы:

Сын отечества. – 1815. – № 38. – Ч. 2.
Отечественные записки. – 1826. – № 78.
Журнал путей сообщения. – 1835. – № 4; 1840. – № 3.
Русский вестник. – 1856. – № 11.
Современник. – 1857. – № 61.
Журнал для акционеров. – 1860. – № 94.
Вестник промышленности. – 1859. – № 7.
Русская старина. – 1885. – № 4–5; 10–12; 1886. – № 1–3; 1901. – № 7.
Исторический вестник. – 1908. – № 5.
Красный архив. – 1940. – № 2.
Транспорт. – 1977. – № 12.
Нева. – 1977. – № 7.

1. Воспитанник Института Корпуса инженеров путей сообщения

[1] Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России. – М.: Госуд. трансп. изд., 1949. – С. 93.

[2] Русский биографический словарь в 20 т. Т. 2. – М.: Терра-Кн. клуб, 1998. – С. 396.

[3] Начало жизненного пути П.П. Мельникова (1804–1825) // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. Сб. статей, документов, воспоминаний. – СПб.: Гуманистика, 2003. – С. 15; История железнодорожного транспорта России. Т. I. 1836–1917. – СПб.–М.: Иван Федоров, 1994. – С. 121.

[4] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 93–94.

[5] Солженицын А.И. Март семнадцатого // Нева. – 1991. – № 7. – С. 39.

[6] Милютин Д.А. Воспоминания. 1816–1843. – М.: Тритэ, 1997. – С. 93–100.

[7] Панаев В.А. Воспоминания // Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 51.

[8] Русский биографический словарь в 20 т. Т. 6. – С. 105.

[9] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 122.

[10] Начало жизненного пути П.П. Мельникова (1804–1825). Ук. соч. – С. 14.

[11] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 97–98.

[12] Воронин М.И., Воронина М.М. П.П. Мельников. 1804–1880. – Л.: Наука, 1977. – С. 17–18.

[13] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Изд. Московск. и Публичного Румянцевск. музеев. Т. I. – М., 1912. – С. 40.

[14] Пирогов Н.И. Севастопольские письма и воспоминания. – М.: Изд. АН СССР, 1950. – С. 242.

[15] Начало жизненного пути П.П. Мельникова (1804–1825). Ук. соч.– С. 11.

[16] Пирогов Н.И. Ук. соч. – С. 241, 242, 243, Примечания. – С. 558.

[17] Начало жизненного пути П.П. Мельникова (1804–1825). Ук. соч. – С. 13–14; Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 16–17.

[18] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Ук. соч. – С. 63; Воронин М.М., Воронина М.М. Ук. соч.– С. 17.

[19] Панаев В.А. Ук. соч. – С. 60.

[20] Цит. по кн.: П.П.Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 18.

[21] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 99.

[22] Панаев В.А. Воспоминания // Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 61; П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 22.

[23] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 100.

[24] Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 337–338.

[25] Деятельность П.П. Мельникова за период его работы в Институте Корпуса инженеров путей сообщения (1825–1841) // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 19.

[26] Там же. – С. 19.

[27] Работы П.П. Мельникова в области прикладной механики // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 84.

[28] Русский художественный листок. – СПб., 1859. – № 35. – С. 118.

[29] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 100.

[30] Деятельность П.П. Мельникова в период его работы в Институте Корпуса инженеров путей сообщения (1825–1841). Ук. соч. – С. 24–25.

[31] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 101; Работы П.П. Мельникова в области прикладной механики. Ук. соч. – С. 84.

[32] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 224.

[33] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 103.

[34] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 30.

[35] Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога между Петербургом и Москвой // Русская старина, 1885. – № 4–6. – С. 314.

[36] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 31.

[37] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 103.

[38] Деятельность П.П. Мельникова в период его работы в Институте Корпуса инженеров путей сообщения (1825–1841). Ук. соч. – С. 21–22.

[39] Россия. Энциклоп. сл. Брокгауза и Ефрона. – СПб., 1898. – С. 344.

[40] Историческая география СССР: Учеб. пособие для студентов ист. фак-тов. – М.: ВШ, 1973. – С. 254.

[41] Виргинский В.С. Очерки истории науки и техники XVI–XIX веков. – М.: Просвещение, 1984. – С. 181–182.

[42] Киняпина Н.С. Политика русского самодержавия в области промышленности. – М.: МГУ, 1968. – С. 150–151.

[43] Сын отечества. – М., 1815. – № 38, Ч. II. – С. 217.

[44] Свиньин П.П. Рыбинский, богатейший внутренний порт в России // Отечественные записки. – СПб., 1826. – № 78. – С. 26–27.

[45] Журнал Министерства внутренних дел. – СПб., 1857. Ч. 24. Отд. П. – С. 1–10.

[46] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 293.

[47] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 5.

[48] Виргинский В.С. Очерки истории науки и техники XVI–XIX веков. – С. 149.

[49] Бескровный Л.Г. Русская армия и флот в XIX веке. Военно-экономический потенциал России. – М.: Наука, 1973. – С. 493.

[50] Вестник промышленности. – М., 1859. – № 7. – С. 55–59; Рыбинск. Документы и материалы по истории города. – Ярославль: Верхняя Волга, 1980. – С. 54–55.

[51] Пушкарев С.Г. Россия 1801–1917: власть и общество. – М.: Посев, 2001. – С. 98.

[52] Островский А.Н. Полн. собр. соч. Т. 13. – М., 1952. – С. 191, 199, 233.

[53] Стариков Е.А. Вологда в конце XIX–начале XX века // Вологда. Историко-краеведческий альманах. Вып. I. – Вологда, 1994. – С. 132.

[54] Корф М.А. Записки. – М.: Захаров, 2003. – С. 230.

[55] Вестник промышленности. 1858. – № 7. – С. 52–53.

[56] Историческая география СССР. Ук. соч. – С. 160.

[57] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 12.

[58] Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет существования его. 1798–1898. –

СПб., 1898. – С. 71; Виргинский В.С. Очерки истории науки и техники XVI–XIX века. – С. 183.

[59] Бескровный Л.Г. Ук. соч. – С. 399.

[60] Ерошкин Н.П., Куликов Ю.В., Чернов А.В. История государственных учреждений России до Великой Октябрьской социалистической революции: Учеб. пособие. – М., 1965. – С. 161–162.

[61] Корф М.А. Записки. – С. 535–536.

[62] Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 152.

[63] Полевой К.А. Москва в середине 40-х годов // Очерки московской жизни. – М.: Моск. рабочий, 1962. – С. 58.

[64] Зайончковский П.А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. – М.: Мысль, 1978. – С. 72.

[65] Там же. – С. 73–74.

[66] Гурьев В.П. Об учреждении торцевых дорог и сухопутных пароходов в России. – СПб.,1836. – С. 15.

[67] Гершензон М. Николай I и его эпоха. – М.: Захаров, 2001. – С. 210–211.

[68] Бескровный Л.Г. Ук. соч. – С. 399, 400.

[69] Зайончковский П.А. Военные реформы 1860–1870-х годов в России. – М.: МГУ, 1952. – С. 8–9.

3. Железная дорога Петербург–Царское Село. П.П. Мельников и Ф.А. Герстнер

[70] Виргинский В.С. Очерки истории науки и техники XVI–XVIII веков. – С. 193–194; Бернал Дж. Наука в истории общества. Пер. с англ. – М.: Иностр. лит., 1956. – С. 326, 330.

[71] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 194; Суранов А. Железные дороги // Большая советская энциклопедия. Изд 1-е. – Т. 24. – С. 713.

[72] Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – С. 132.

[73] Сын отечества. 1825. Т. 101. – С. 311.

[74] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 195, 136.

[75] Журнал путей сообщения (ЖПС), 1835. Кн. 4. – С. 36.

[76] Журнал путей сообщения(ЖПС), 1840, Т. III. Кн. III. – С. 207.

[77] Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога // Русская старина, 1885. – № 4–6. – С. 309.

[78] Северный муравей. – СПб., 1830. – № 1.

[79] Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России. – С. 24, 76–77.
[80] Атрешков Н. Об устройстве железных дорог в России. – СПб., 1835. – С. 19.
[81] Пушкин А.С. Полн. собр. соч. в 10 т. Т. 9. – М.: Правда, 1954. – С. 170.
[82] Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах. Воспоминания. Ук. соч. – С. 278.
[83] Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 163.
[84] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 235–236.
[85] Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 159.
[86] Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах. Воспоминания // Красный архив, 1940. Т. (99). – С. 144.
[87] История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 32–33.
[88] Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 164.
[89] Шепелев Л.Е. Из истории русского акционерного законодательства // Внутренняя политика царизма. – Л.: Наука, 1967. – С. 170; Пашинин С.А. Император Николай I – основатель железных дорог России // Инженеры путей сообщения. Железнодорожный путь. Мосты. Строительство. – М.: Путь Арт., 2003. – С. 9.
[90] История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 34.
[91] Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 492.
[92] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. IV. – М., 1913. – С. 30.
[93] Головачев А.А. Железные дороги в России // Сб. государственных знаний / Под ред. В.П. Безобразова. Т. IV. – СПб., 1877. – С. 230–231.
[94] Санкт-Петербургские ведомости. 1837, 31 октября. – С. 111.
[95] Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах. П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 263–264.
[96] Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 492; Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России. – С. 173.
[97] Деятельность П.П. Мельникова в период его работы в Институте Корпуса инженеров путей сообщения (1825–1841 гг.) // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 26–27.

[98] Русский биографический словарь в 20 т. Т. 5. – С. 141; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 132.

4. Заграничные командировки Мельникова

[99] История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 33–34.
[100] Гершензон М. Ук. соч. – С. 36–37; Русский биографический словарь в 20 т. Т. 15. – С. 173–174.
[101] Панаев В.А. Ук. соч. – С. 51.
[102] Мельников П.П. Воспоминания. Ук. соч. – С. 279.
[103] Корф М.А. Ук. соч. – С. 178.
[104] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 267.
[105] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 134, 135–136.
[106] Мельников П.П. Ук. соч. –С. 239.
[107] Русский биографический словарь в 20 т. Т. 8. – С. 227.
[108] Основные даты жизни и деятельности П.П. Мельникова // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 142; Воронин М.И., Воронина М.И. Ук. соч. – С. 30.
[109] Деятельность П.П. Мельникова в период его работы в Институте Корпуса инженеров путей сообщения. (1825–1841). Ук. соч. – С. 29–30.
[110] См. подр.: Суранов А.: Железные дорогие // Большая советская энциклопедия. Т. 24. – С. 713.
[111] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 32.
[112] Работы П.П. Мельникова в области прикладной механики // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 84–85.
[113] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 31.
[114] Работы П.П. Мельникова в области прикладной механики. Ук. соч. – С. 85.
[115] Деятельность П.П. Мельникова в период его работы в Институте Корпуса инженеров путей сообщения (1825–1841). Ук. соч. – С. 30.
[116] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 31; Виргинский В.С. Очерки истории науки и техники XIV–XIX веков. – С. 179–180; История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 34.
[117] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 377–378.
[118] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 31–32.

[119] Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 397.

[120] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 276; Панаев В.А. Ук. соч. // Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 63.

[121] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 276.

[122] История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 50.

[123] Деятельность П.П. Мельникова в период его работы в Институте Корпуса инженеров путей сообщения (1825–1841). Ук. соч. – С. 30; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 45; Сазонов В.И. Первая магистраль страны // Инженеры путей сообщения. Железнодорожный путь. Мосты. Строительства. – М.: Путь Арт, 2003. – С. 20.

5. Новый этап борьбы за железные дороги

[124] Виргинский А.С. Возникновение железных дорог в России. – С. 208–209; Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах. Воспоминания. Ук. соч. – С. 279–280.

[125] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 280.

[126] Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России. – С. 209.

[127] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 50.

[128] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 210.

[129] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 281.

[130] Бескровный Л.Г. Ук. соч. – С. 400.

[131] Канкрин Е.Ф. Экономия человеческих обществ и состояние финансов. Библиотека для чтения. – СПб., 1846. Т. 76, июнь. Раздел IV. – С. 41; Туган-Барановский. – М.: Русская фабрика в прошлом и настоящем. Т. I. Историческое развитие русской фабрики в XIX веке. Изд. 7-е. – М.: Госуд. соц.-эконом. изд. – С. 244–245; Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 156.

[132] Бескровный Л.Г. Ук. соч. – С. 400.

[133] Красный архив, 1936. Т.3 (76). – С. 126.

[134] Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 175.

[135] Там же. – С. 176.

[136] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. II. – С. 10; Письма А.И. Тургенева Булгаковым. – М.: Госуд. соц.-эконом. изд., 1939. – С. 232. Примечания. – С. 339.

[137] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 283.

[138] Там же. – С. 283–284.

[139] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 212.

[140] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 285.
[141] Там же. – С. 286.
[142] Там же. – С. 300–302, 304–306, 309–310.
[143] Там же. – С. 318–333.
[144] История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 52.
[145] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 215–216.
[146] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 333.
[147] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 217; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 333.
[148] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 338.
[149] Там же. С. 340.
[150] Ерошкин Н.П., Куликов Ю.В., Чернов А.В. Ук. соч. – С. 156.
[151] Мельников П.П. Сведения о русских железных дорогах. Ук. соч. – С. 340.
[152] Там же. – С. 341–343.
[153] Там же. – С. 334.
[154] Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования. – С. 78; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 222–223; История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 52.
[155] Киняпина Н.О. Ук. соч. – С. 177–178; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 341–351; Пашинин С.А. Император Николай I – основатель железных дорог в России. Ук. соч. – С. 9.
[156] Красный архив, 1936. Т. 3(76). – С. 145–146.
[157] См. подр.: Очерк эксплуатации Николаевской железной дороги Главным обществом российских железных дорогах. 1868–1893. Составлен управлением дороги. – СПб., 1894. – С. IX–X; Пашинин С.А. Ук. соч. – С. 10.
[158] См.: П ПСЗ, Т. XVII, № 15265; С. 74–75; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 353.; Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 36.

6. Беседа с императором

[159] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 278–279.; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 225; История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 52.
[160] Пашинин С.А. Ук. соч. – С. 11; Смирнова-Россет А.О. Дневник. Воспоминания. – М.: Наука, 1989. – С. 7; Тарле Е.В. Крымская война. Т. 1. – М.: Эксмо, 2003. – С. 71.

[161] Выскочков Л.В. Император Николай I. Человек и государь. – СПб.: Изд. С.-Петерб. университета. – С. 441, 452.

[162] Мальцов С.И. Из воспоминаний // Записки Московского отд. императорск. русского техн. об-ва. Вып. 4. – М., 1886. – С. 39–40; Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 164.

[163] Пресняков А.Е. Российские самодержцы. – М.: Книга, 1990. – С. 284.

[164] Миронов Г.Е. История государства Российского. Историко-библиографические очерки. – М.: Книга, 1995. – С. 222.

[165] Пресняков А.Е. Ук. соч. – С. 284.

[166] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 356; История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 52; Выпов И.Г. Руководитель Южной дирекции // Инженеры путей сообщения. Железнодорожный путь. Мосты. Строительство. – С. 28.

[167] Чичерин Б.Н. Воспоминания. – М.: МГУ, 1991. – С. 111.

[168] Там же.

[169] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 356–357.

[170] Тальберг Н. Человек вполне русский (Император Николай I в свете исторической правды // Николай I и его время. Документы. Мемуары. В 2 т. Т. 1. – М.: Олма-Пресс, 2000. – С. 356, 365.

[171] Панаев В.А. Ук. соч. – С. 36.

[172] Кони А.Ф. Петербург. Воспоминания старожила // Собр. соч. в 8 т. Т. 7. – М.: Юриздат, 1969. – С. 24.

[173] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 358–359.

[174] Там же. – С. 359–360.

[175] Там же. – С. 360; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 225–226.

[176] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 346, 347.

[177] Мельников П.П. Там же. – С. 346–347; Катцер Николаус. Николай I. Пер.с немецк. // Русские цари. 1549–1917. Сб. биогр. очерков. – Ростов-на-Дону: Феникс, 1997. – С. 410, 411.

[178] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 355–356; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 226–227; Корф М.А. Ук. соч. – С. 166.

7. Начало строительства железной дороги Петербург–Москва. Организационные вопросы. Инженерная команда Мельникова

[179] Уродков С.А. Петербурго-Московская железная дорога. История строительства. – Л.: ЛГУ, 1951. – С. 62.

[180] Ковальчук М.А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836–

1917 гг.). – Хабаровск: ДВГУПС, 2007. – С. 29; Ерошкин Н.П., Куликов Ю.В., Чернов А.А. Ук. соч. – С. 162.

[181] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 362.

[182] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 231; Тальберг Н. Ук. соч. – С. 364–365.

[183] История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 52; Николай I и его время. Т. 1. – С. 191; Зайончковский П.А. Правительст. аппарат самодержавной России в XIX в. – М.: Мысль, 1978. – С. 121.

[184] Шильдер Н. Император Николай I. Его жизнь и царствование. Т. 1. – М.: Алгоритм, 1997. – С. 43–44.

[185] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. II. – М., 1912. – С. 7; Николай I и его время. Т. 1. – С. 191.

[186] Пассек Т.П. Из дальних лет. Воспоминания в 2 т. Т. II. – М.: ГИХЛ,1963. – С. 153.

[187] Пирогов Н.И. Ук. соч. – С. 424, 430.

[188] Греч Н.И. Записки старика // А.А. Аракчеев. Свидетельства современников. – М.: Новое литер. обозр. – М., 2000. – С. 275, 292.

[189] Чулков Г. Императоры. – М.: Астрель, 2003. – С. 269.

[190] Греч Н.И. Записки о моей жизни. – М.: Книга, 1990. – С. 297.

[191] Фишер К.И. Записки // Исторический вестник. – 1908. – № 5. – С. 457, 458, 464.

[192] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. II. – С. 10, 20 и далее; История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 53.

[193] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 224.

[194] Никитенко А.В. Дневник. Т. I. – С. 248.

[195] Тарле Е.В. Крымская война. Т. 1. – М.: Эксмо, 2003. – С. 70.

[196] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 345.

[197] Тальберг Н. Человек вполне русский (Император Николай I в свете исторической правды) // Неизвестная Россия. 1825–1917. – М.: Литературная учеба, 1995. – С. 19–142.

[198] Бисмарк О. Мысли и воспоминания: пер. с нем. Т. 1. – М.: Госуд. соц.-эконом. изд., 1940. – С. 158.

[199] Вяземский П.А. Полн. собр. соч. – СПб., 1883. Т. VIII. – С. 218–219; Дубельт Л.В. Заметки и дневники // Русский архив. Т. VI. – М.: Тритэ, 1995, – С. 145.

[200] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. II. – С. 12; Дубельт Л.В. Ук. соч. – С. 165.

[201] Панаев В.А. Ук. соч. – С. 54.
[202] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 353.
[203] Уродков С.А. Ук. соч. – С. 68.
[204] Очерк эксплуатации Николаевской железной дороги Главным обществом российских железных дорог. 1868–1893. – С. 11.
[205] Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога между Петербургом и Москвой // Русская старина, 1885. – № 4–6. – С. 321; Очерк эксплуатации Николаевской железной дороги Главным обществом российских железных дорог. 1868–1893. – С. 10–11.
[206] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 49; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 383, 398; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 55.
[207] История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 53; Сазонов В.Н. Первая магистраль страны // Инженеры путей сообщения. Железнодорожный путъ. Мосты. Строительство. – С. 22; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 382–383, 384.
[208] Очерк эксплуатации Николаевской железной дороги Главным обществом российских железных дорог. 1868–1893. – С. 11.
[209] История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 55; Инженерная деятельность Мельникова в период строительства Петербурго-Московской железной дороги (1842–1851) // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 42–43; С. 387.
[210] Инженерная деятельность Мельникова в период строительства Петербурго-Московской железной дороги (1842–1851). Ук. соч. – С. 50, 145.
[211] Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога между Петербургом и Москвой // Русская старина. – 1885. – № 10–12. – С. 320–321.
[212] Сазонов В.Н. Ук. соч. – С. 23; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 233; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 51.
[213] Штукенберг А.И. Ук. соч. – С. 320.
[214] Там же. – С. 323.
[215] Там же. – С. 309; Уродков С.А. Ук. соч. – С. 70.
[216] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 235; Выпов И.Г. Руководитель Южной дирекции // Инженеры путей сообщения. Железнодорожный путь. Мосты. Строительство. – С. 128; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 380–381, 387, 393.

[217] Штукенберг А.И. Ук. соч. – С. 323–324.

[218] Панаев В.А. Четыре министра путей сообщения. 1833–1869. – СПб., 1889. – С. 37; Инженерная деятельность П.П. Мельникова в период строительства Петербурго-Московской железной дороги (1842–1851). Ук. соч. – С. 38.

[219] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. II. – С. 23–24.

[220] Штукенберг А.А. Ук. соч. – С. 322.

[221] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 378, 379

[222] Панаев В.А. Ук. соч. // Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 63.

[223] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 396–397; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 231–233.

[224] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. I. – С. 245.

[225] См. подр.: Морозов Н.А. Повести моей жизни. – М.: Изд. АН СССР, 1961. – С. 14.

[226] См. подр.: Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 105–106.

[227] См. подр.: П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 25, 42, 104–105, 130.

[228] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 53.

[229] Русский биографический словарь. Т. 7. – С. 13; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 236–237; Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Русский биографический словарь. Иллюстрированное издание. Современная версия. – М.: Эксмо, 2007. – С. 367; Воронин М.И. Выдающиеся деятели транспортного строительства: К 150-летию со дня рождения Д.И. Журавского // Транспорт. – 1971. – № 12; П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 62.

[230] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 107–108; Кони А.Ф. Воспоминания старожила // А.Ф. Кони. Собр. соч. в 8 т. Т. 7. – С. 45. Примечания. – С. 430.

[231] Николаи Л. Краткие исторические данные о развитии мостового дела в России. – СПб., 1898. – С. 106.

[232] Мещерский В.П. Воспоминания. – М.: Захаров, 2001. – С. 27.

[233] ДельвигА.И. Ук. соч. Т. II. – С. 244.

[234] Корф М.А. Ук. соч. – С. 507.

[235] Там же. С. 528–529; Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 81; Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. II. – С. 262–263.

[236] Николай I и его время. Документы и материалы. Т. 1. – С. 189–190.

[237] Русский биографический словарь. Т. 17. – С. 246.

[238] Суворин А.С. В ожидании века XX. Маленькие письма. 1889–1903. – М.: Алгоритм, 2005. – С. 786–787.

[239] Русский биографический словарь. Т. 6. – С. 202–203.

[240] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 107.

[241] Русский биографический словарь. Т. 6. – С. 203.

[242] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 52; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 49.

[243] Инженерная деятельность П.П. Мельникова в период строительства Петербурго-Московской железной дороги (1842–1851) // Ук. соч. – С. 36–37; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 54.

[244] Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога между Петербургом и Москвой // Русская старина. – 1885. – № 4–6. – С. 319.

[245] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 37.

[246] Там же. – С. 37; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 48.

[247] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 381; Воронин М.И. К истории изыскания и проектирования Петербурго-Московской железной дороги // Сборник ЛИИЖТа. Вып. 143. – М., 1952. – С. 69.

248 Воронин М.И., Воронина М.М. Кербедз. – Л.: Наука, 1982. – С. 46; Деятельность П.П.Мельникова в период его работы в Институте Корпуса инженеров путей сообщения (1825–1841). Ук. соч. – С. 33.

[249] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 89; П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 33, 45.

[250] Очерк эксплуатации Николаевской железной дороги Главным обществом российских железных дорог. 1868–1917. – С. 11.

[251] Уродков С.А. Ук. соч. – С. 78; История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 62–63.

[252] Вклад П.П. Мельникова в строительство железных дорог и гидротехнических сооружений // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 121; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 62–63.

[253] Инженерная деятельность П.П. Мельникова в период строительства Петербурго-Московской магистрали(1842–1851). Ук. соч. – С. 49–50; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 63.

[254] Уродков С.А. Ук. соч. – С. 88–89.

[255] Яцунский В.К. Социально-экономическая история России XVIII–XIX вв. – М.: Наука, 1973. – С. 152, 137.

[256] Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога между Петербургом и Москвой // Русская старина. – 1885. – № 4–6. – С. 319; Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. IV. – С. 30–31

[257] Инженерная деятельность П.П. Мельникова в период строительства Петербурго-Московской железной дороги (1842–1851). Ук. соч. – С. 52.

[258] Яцунский В.К. Ук. соч. – С. 138, 152; Гиндин И. Государственный банк и экономическая политика царского правительства. – М.: Госфиниздат, 1960. – С. 192; История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 63–64.

[259] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 228–229; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 52, 53.

[260] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 230; Гиндин И. Ук. соч. – С. 226; Мальцов С.И. Из воспоминаний // Сообщ. П. Пронский // Зап. Моск. отделения Русского Император. технич. общества. Вып. 4. – М., 1866. – С. 41–42 и посл.

[261] Работы по эксплуатации железных дорог и подвижного состава // П.П. Мельников – инженер ученый, государственный деятель. – С. 129–130.

[262] Панаев В.А. Воспоминания // Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 32.

[263] Там же. – С. 62

[264] Там же. – С. 61.

[265] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 288; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 39.

[266] Панаев В.А. Воспоминания // Русская старина. – 1901. – № 7 – С. 63.

267 Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога между Петербургом и Москвой // Русская старина. – 1885. – № 4–6. – С. 322.

[268] Там же. – С. 327–328.

[269] Никитенко А.В. Дневник. Т. 1. – С. 250.

[270] Смирнова-Россет А.О. Дневники. Воспоминания. – С. 480.

[271] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 387–388.

[272] Там же. – С. 361

[273] Штукенберг А.И. Ук. соч. – С. 320

[274] Панаев В.А. Ук. соч. – С. 39.

[275] Сазонов В.Н. Ук. соч. – С. 23; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 48; П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 44–45.

[276] Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога между Петербургом и Москвой // Русская старина. – 1886. – № 1–3. – С. 104, 105.

[277] Сазонов В.Н. Ук. соч. – С. 23; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 48.

[278] Штукенберг А.И. Ук. соч. – С. 106.

[279] Инженерная деятельность П.П. Мельникова в период строительства Петербурго-Московской железной дороги (1842–1851). Ук. соч. – С. 52–53; Дубельт Л.В. Заметки и дневники. Примечания. Ук. соч. – С. 309.

[280] Уродков С.А. Ук. соч. – С. 105.

[281] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 58–59.

[282] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 51–52.

[283] Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская железная дорога между Петербургом и Москвой // Русская старина. – 1886. – № 1–3. – С. 107–110.

[284] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 59.

[285] Уродков С.А. Ук. соч. – С. 126.

[286] Рабочее движение в XIX в. Документы и материалы. Т. I. – Ч. II. – М.: Госполитиздат, 1955. – С. 335–337.

[287] Там же. – С. 334–335.

[288] Уродков С.А. Ук. соч. – С. 149.

[289] Красный архив. – 1937. – № 4(83). – С. 81.

[290] Рабочее движение в России в XIX в. Документы и материалы. Т. I. – Ч. II. – С. 327.

[291] Там же. – С. 406–407.

[292] Там же. – С. 419–421.

[293] Уродков С.А. Ук. соч. – С. 111.

[294] Выпов И.Г. Ук. соч. – С. 31.

[295] Колокол. – 1866, 15 апреля.

[296] Панаев В.А. Ук. соч. // Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 39.

[297] Штукенберг А.И. Ук. соч. // Русская старина. – 1885. 110–12. – С. 320.

[298] Дубельт Л.В. Заметки и дневники. Ук. соч. – С. 164, 192.

[299] См.: Виргинский В.С. Ук. соч. Комментарии. – С. 260.; Дубельт Л.В. Заметки и дневники. Ук. соч. – С. 159, 160, 161, 163.

[300] Мельников П.П. Записка о предупреждении притеснения рабочих при расчетах за работы земляного полотна в Северной дирекции Петербурго-Московской железной дороги. 1846 г. // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 192–193.

[301] Хрестоматия по истории СССР 1861–1917 гг.: Учеб. пособие для вузов. – М.: Просвещение, 1990. – С. 203–204.

[302] Семенов-Тянь-Шанский П.П. Детство и юность. Воспоминания // Русские мемуары. 1826–1856. – М.: Правда, 1990. – С. 482.

9. «Веселится и ликует наш народ …»

[303] Пушкин А.С. Письма в 3 т. Т. II. 1826–1830. – М.: Книга, 1998–1999. – С. 12.

[304] Пушкин А.С. Полн. собр. соч. в 10 т. Т. 9. – М.: Правда, 1954. – С. 170.

[305] Там же. С. 170.

[306] Выскочков Л.В. Ук. соч. – С. 54.

[307] Лонгинов М.Н. Заметки о Лермонтове // М.Ю. Лермонтов в воспоминаниях современников. – М.: ГИХЛ, 1964. – С. 161.

[308] Кони А.Ф. Воспоминания старожила. Ук. соч. Т. 7. – С. 23.

[309] Достоевский Ф.М. Из «Дневника писателя» // В.Г. Белинский в воспоминаниях современников. – М.: ХЛ, 1977. – С. 522–523; Пыпин А.Н. Белинский, его жизнь и переписка. Изд. 2-е. – СПб.: Колос, 1908. – С. 560.

[310] Белинский В.Г. Полн. собр. соч. Т. VII. – М., 1955. – С. 478.

[311] Герцен А.И. Москва и Петербург // Очерки московской жизни. – М.: Моск. рабочий, 1962. – С. 55.

[312] См.: П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 131.

[313] Кони А.Ф. Ук. соч. Т. 7. – С. 24.

[314] Панаев В.А. Воспоминания // Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 41.

[315] Там же. – С. 43.

[316] Уродков С.А. Ук. соч. – С. 155.
[317] Там же. – С. 155. Панаев В.А. Ук. соч. – С. 43.
[318] Там же. – С. 155;. Уродков С.А. Ук. соч. – С. 155.
[319] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 363.
[320] Анненков П.В. Литературные воспоминания. – М.: ГИХЛ, 1960. – С. 540.
[321] Панаев В.А. Воспоминания // Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 51.
[322] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 364.
[323] Корф М.А. Записки. – С. 553–554; Выскочков Л.В. Ук. соч. – С. 455–456.
[324] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 365, 366.
[325] Николай I и его время. Т. I. – С. 189.
[326] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 366, 371–372; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 238.
[327] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 326; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 238.
[328] Дубельт Л.В. Заметки и дневники. Ук. соч. – С. 144; Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 189.
[329] Корф М.А. Ук. соч. – С. 555, 556; Дубельт Л.В. Заметки и дневники. Ук. соч. – С. 144.
[330] Северная пчела, 1851, 1 ноября.
[331] Кони А.Ф. Ук. соч. Т. 7. – С. 25; Дубельт Л.В. Ук. соч. – С. 161, 216.
[332] Вестник промышленности. 1860. Т. 8. – № 5. Раздел: Обозрение промышленности. – С. 162.
[333] Инженерная деятельность П.П. Мельникова в период строительства Петербурго-Московской железной дороги (1842–1851) Ук. соч. – С. 53. История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 65.
[334] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 235; Дубельт Л.В. Записки и дневники. Ук. соч. – С. 145; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 57.
[335] Гершензон М. Ук. соч. – С. 37; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 361.
[336] Панаев В.А. Четыре министра путей сообщения. – С. 40; Сазонов В.Н. Ук. соч. – С. 24.

[337] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 57; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 72.

[338] П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 57, 58.

[339] Корф М.А. Ук. соч. – С. 661.

[340] Дубельт Л.В. Ук. соч. – С. 168, 224; Смирнова-Россет А.О. Ук. соч. – С. 11.

[341] Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 189; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 59–59; Корнилов А. Курс истории России XIX века. – М.: Астрель, 2004. – С. 543.

[342] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 227.

[343] Дубельт Л.В. Записки и дневники. Ук. соч. – С. 168; Административная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 558.

[344] Пирогов Н.И. Ук. соч. – С. 148.

[345] Корнилов А. Ук. соч. – С. 375.

[346] Геллер М. История Российской империи в 2 т. Т. 2. – М.: МИК, 2001. – С. 295.

[347] Русский вестник. 1856. – № 11. – С. 444; Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 227.

[348] Милютин Д.А. Воспоминания. 1843–1856. – М.: Тритэ, 1997. – С. 428.

[349] Миронов Г.Е. История государства Российского. Историко-библиографические очерки. – М.: Книж. палата, 1995. – С. 269.

[350] Чичерин Б.Н. Воспоминания. – С. 113.

[351] См. подр.: Литературное наследство. Т. 67. – М., 1959. – С. 607.

[352] Цит. по: Левин Ш.М. Очерки по истории русской общественной мысли. Вторая половина XIX – начало XX в. – Л.: Наука, 1974. – С. 331.

[353] Сологуб В.А. Повести. Воспоминания. – М.: ХЛ, 1988. – С. 517–518.

[354] Аксакова Вера. Дневник. 1854–1855. – М.: Астрель, 2004. – С. 80.

[355] Дубельт Л.В. Записки и дневники. Ук. соч. – С. 293; Никитенко А.В. Дневник. Т. I. – С. 422.

[356] Дубельт Л.В. Записки и дневники. Ук. соч. – С. 267; Толмачев Е.П. Александр II и его время. Т. I. – М.: Терра-Клуб, 1998. – С. 150.

[357] Вестник промышленности. – 1861. – № 4. – С. 17.

[358] Журнал для акционеров. – 1860. – № 194. – С. 1462.

[359] Голоса из России. Сб. А.И. Герцена и Н.П. Огарева. Вып. I. – М.: Наука, 1974. – С. 36.

[360] Там же. – Вып. I. – С. 122–123.

11. Противостояние с Главным обществом российских железных дорог

[361] Бескровный Л.Г. Ук. соч. – С. 404.

[362] Главное общество российских железных дорог. Указ Его Императорского Величества о сооружении первой сети железных дорог в России. – СПб, 1857. – С. 2.; Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – М.,1994. – С. 92.

[363] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 66; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 79.

[364] Главное общество российских железных дорог. Ук. соч. – С. 28; Лященко П.И. История народного хозяйства СССР. Т. II. Капитализм. Изд. 4-е. – М.: Госполитиздат, 1956. – С. 118.

[365] Татищев С.С. Император Александр II. Его жизнь и царствование. – СПб.: Изд. А.С. Суворина. Т. II. – 1911. – С. 175; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 67, 69.

[366] Киняпина Н.С. Ук. соч. – С. 194.

[367] Современник. 1857. Т. 61. – С. 338.

[368] Воронин М.И., Воронина М.М. П.П. Мельников. – С. 60; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 71.

[369] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 82; Записка генерал-лейтенанта Мельникова, читанная в технической комиссии 31 августа 1860 г. о предполагавшейся продаже Николаевской железной дороги Главному обществу российских железных дорог // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 216.

[370] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. II. – С. 404–405.
[371] Виргинсквй В.С. Ук. соч. – С. 110; Милютин Д.А. Воспоминания. 1860–1862. – М.: Тритэ, 1999. – С. 133.
[372] Брокгауз Ф.А. и Ефрон И.А. Русский биографический словарь. – М.: Эксмо, 2007. – С. 888; Бисмарк Отто. Мысли и воспоминания. Пер. с немецк. Т. I. – М.: ОГИЗ, 1940. – С. 139.
[373] Милютин Д.А. Воспоминания. 1860–1862. – С. 45.
[374] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 284–285.
[375] См. подр.: Туган-Барановский М. Ук. соч. – С. 271.
[376] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 61; Там же. – С. 143; Воронина М.М. П.П. Мельников. – С. 61.
[377] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 61; Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 123.
[378] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 62, 64; Там же. – С. 143; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 71; Панаев В.А. Воспоминания // Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 65.
[379] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 60–61; Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 60.
[380] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 82; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 68.
[381] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 79–80.
[382] Лященко П.И. Ук. соч. Т. II. – С. 119–120.
[383] Собко П.И. Заметки на статьи господина инженера Главного общества российских железных дорог // С.-Петербургские ведомости, 1860, 17 мая.
[384] Вестник промышленности. 1860. Т. IX. – С. 680.
[385] Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. II. – С. 125.
[386] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 83.
[387] Там же. – С. 83.
[388] См. подр.: Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 75.
[389] Корнилов А. Ук. соч. – С. 545; Ковальчук М.А. Ук. соч. – С. 12.
[390] Милютин Д.А. Воспоминания. 1860–1862. – С. 132.
[391] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 68.

[392] Хасанова Е.М. Горьковская железная дорога в период капитализма. Характеристика источников. Приложение № 1. Дипломная работа студентки VI курса заочного отделения историко-филологич. ф-та Горьковского ун-та им. Н.М. Лобачевского. Научный рук. доцент К.К. Демиховский. – Горький, 1978. – С. 66–68.

[393] Милютин Д.А. Воспоминания. 1860–1862. – С. 132.

[394] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 84; Корнилов А. Ук. соч. – С. 545.

[395] Княжевич А.М. Русский биографический словарь. Т. 8. – С. 307; Рейтерн М.Х. Русский биографический словарь. Т. 13. – С. 94; Корнилов А. Ук. соч. – С. 545.

[396] Корнилов А. Ук. соч. – С. 545–546; Милютин Д.А. Воспоминания. 1860–1862. – С. 132.

[397] Милютин Д.А. Ук. соч. – С. 132; Дельвиг А.И. Мои воспоминания. Т. III. – С. 56.

[398] Суранов А. Железные дороги // Большая советская энциклопедия. Изд. 1-е. Т. 24. – С. 760.

[399] История России с начала XVIII до конца XIX века. – М.: Аст, 1999. – С. 400. Хасанова Е.М. Ук. соч. – С. 9–10; Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 242.

[400] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 75–76; Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 242.

[401] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 157; Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 242; Добролюбов А.Н. Собр. соч. в 3 т. Т. 3. – М.: ГИХЛ, 1952. – С. 454.

[402] История СССР в 12 т. Т. V. – М.: Наука, 1968. – С. 122; История железнодорожного транспорта России. Т. 1. – С. 83; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 75– 76; Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 206.

[403] Геллер М. Ук. соч. Т. 2. – С. 307.

[404] Милютин Д.А. Воспоминания. 1860–1862. – С. 132.

[405] Гиляров Ф.А. Поддевичье // Очерки московской жизни. – М.: Моск. рабочий, 1962. – С. 325.

[406] Хромов П.А. Экономические развитие России. – М.: Наука. 1967. – С. 306.

[407] Богатырев П.И. Московская старина // Ушедшая Москва. Воспоминания современников о Москве второй половины XIX века. – М.: Моск. рабочий, 1964. – С. 141–142.

[408] Ковальчук М.А. Ук. соч. – С. 12; Воронин М.И., Воронина М.М. П.П. Мельников. – С. 61– 62; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 80.

12. Главноуправляющий и министр путей сообщения

[409] Никитенко А.В. Дневник. Т. I. – С. 464.

[410] Там же. Примечания. – С. 539; Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 63.

[411] Милютин Д.А. Воспоминания. 1860–1862. – С. 133.

[412] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 65; Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 65.

[413] Милютин Д.А. Воспоминания. 1860–1862. – С. 394; Русский биографический словарь. Т. 10. – С. 199; Основные даты жизни и деятельности П.П. Мельникова // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 141.

[414] Долгоруков П.В. Петербургские очерки. Памфлеты эмигранта. 1860–1867. – М.: Новости, 1992. – С. 447–448.

[415] Там же. – С. 448.

[416] Пантелеев Л.Ф. Воспоминания. – М.: ГИХЛ, 1958. – С. 278.

[417] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 65; Административная и инженерия деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 65.

[418] Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России. – М.: ВШ, 1918. – С. 216; Русский биографический словарь. Т. 10. – С. 199.

[419] Проекты развития сети железных дорог и пути их реализации // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 95.

[420] Работы по эксплуатации железных дорог и подвижного состава // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 136.

[421] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 85–86.

[422] Лященко П.И. Ук. соч. Т. II. – С. 175.

[423] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 90–91.

[424] Головачев А.А. Вопросы государственного хозяйства. Т. IV. – С. 282.

[425] Русский биографический словарь. Т. 5. – С. 330.
[426] Головачев А.А. Ук. соч. Т. IV. – С. 282.
[427] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 86; Русские ведомости. 1864, 21 июля.
[428] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 95–96.
[429] Кислинский Н. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. I. – С. 173.
[430] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 97.
[431] Ерошкин Н.П. Ук. соч. – С. 216; Ковальчук М.А. Ук. соч. – С. 47.
[432] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 65.
[433] Ковальчук М.А. Ук. соч. – С. 47.
[434] Татищев С.С. Ук. соч. Т. II. – С. 177–178.
[435] Туган-Барановский М. Ук. соч. – С. 435.
[436] Ковальчук М.А. Ук. соч. – С. 30; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 93; Русская периодическая печать. Справочник. 1702–1894. – М.: Госполитиздат, 1959. – С. 463.
[437] Ковальчук М.А. Ук. соч. – С. 30.
[438] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 93.
[439] Там же. – С. 86–87; Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 58.
[440] Валуев П.А. Дневник. Т. II. 1865–1876. – М.: АН СССР, 1961. – С. 104.
[441] Там же. – С. 104.
[442] Цит. по: Христофоров И.А. «Аристократическая оппозиция» Великим реформам. Конец 1850 – середина 1870-х гг. – М.: Русское слово, 2002. – С. 216; Чернуха В.Г. Внутренняя политика царизма с середины 50-х до начал 80-х гг. XIX в. – Л.: Наука, 1987. – С. 48–49, 50, 66.
[443] Гиндин И. Ук. соч. – С. 194.
[444] Там же. – С. 192, 194.
[445] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1842–1880 гг. Ук. соч. – С. 66; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 33–94; Кеппенен А. Материалы для истории рельсового производства в России. – СПб., 1899. – С. 31.
[446] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 245.
[447] Гиндин И. Ук. соч. – С. 197.

[448] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 67.

[449] Там же. – С. 67.

[450] Валуев П.А. Ук. соч. Т. II. Примечания. – С. 475.

[451] Там же. – С. 475.

[452] Корнилов А. Ук. соч. – С. 547.

[453] К.П. Победоносцев и его корреспонденты. В 2 т. Т. II. – Минск: Харвест. – С. 164.

[454] Головачев А.А. История железных дорог в России во второй половине XIX в. – СПб., 1881 – С. 70–71; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 105–107.

[455] Милютин Д.А. Дневник. Т. I. – М., 1947. – С. 162.

[456] Сазонов В.Н. Ук. соч. – С. 24; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 9; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 100–101.

[457] Корелин А.П. Дворянство и торгово-промышленное предпринимательство // Исторические записки. Т. 102. – М., 1978. – С. 138.

[458] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 194.

[459] Лаверычев В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России. 1861–1900. – М.: Мысль, 1974. – С. 64; Инженерная деятельность П.П. Мельникова в период строительства Петербурго-Московской железной дороги. Ук. соч. – С. 52.

[460] Кошелев А.И. Записки. – М.: МГУ, 1991. – С. 156–157.

[461] Мещерский В.П. Воспоминания. – М.: Захаров, 2001. – С. 279.

[462] Панаев В.А. Русская старина. – 1901. – № 7. – С. 65.

[463] Там же. – С. 65–66.

[464] Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 384.

[465] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 61.

[466] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 74.

[467] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 61; От Москвы до Заполярья. История Северной железной дороги. – Ярославль: Верхняя Волга, 1998. – С. 10, 13–14; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 108.

[468] Ярославль. История города в документах и материалах. – Ярославль: Верхн. Волжское изд., 1990 – С. 275– 276.

[469] По тундре по железной дороге. Дорожный альманах. Вып. 3. – СПб.: Навигатор, 2006. – С. 10–12.

[470] Стариков Е.А. Вологда в конце XIX – начале XX века // Вологда. Историко-краеведческий альманах. Вып. I. – Вологда, 1994. – С. 133.

14. Содействие обороне страны

[471] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 66.

[472] См. подр.: Бескровный Л.Г. Ук. соч. – С. 406.

[473] Там же. – С. 406–407.

[474] Там же. – С. 407; Милютин Д.А. Дневник. Т. I. – М., 1947. – С. 162.

[475] Зайончковский П.А. Военные реформы 1860–1870-х годов. – М.: МГУ, 1952. – С. 123.

[476] Крюков А.М. Железнодорожные войска //Советская военная энциклопедия. Т. 3. – М.: Воениздат, 1977. – С. 321– 322; Зайончковский П.А. Военные реформы 1860–1870-х годов. – С. 123–124.

[477] Мещеряков Г.П. Русская военная мысль в XIX в. – М.: Наука, 1973. – С. 155.

[478] Зайончковский П.А. Ук. соч. – С. 123.

[479] Военная энциклопедия. Изд. И.Д. Сытина. Т. X. – М., 1912. – С. 364; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 88–89.

[480] Мещеряков Г.П. Ук. соч. – С. 192–193.

15. Против продажи Николаевской железной дороги

[481] Корнилов А. Ук. соч. – С. 546; Русский биографический словарь. Т. 13. – С. 94.

[482] Гиндин И. Ук. соч. – С. 31, 32, 33; Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 68.

[483] Корнилов А. Ук. соч. – С. 546; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 98.

[484] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 68.

[485] Головачев А.А. История постройки железных дорог в России // Сб. государственных знаний / Под ред. Безобразова. – СПб., 1879. Т. VI. – С. 141–142.

[486] Корнилов А. Ук. соч. – С. 546; Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 420.

[487] Кошелев А.И. Ук. соч. – С. 156; Русский биографический словарь. Т. 9. – С. 41–43.

[488] Кошелев А.И. Ук. соч. – С. 156–157.

[489] Валуев П.А. Дневник. Т. II. Примечания. – С. 493.

[490] Там же. Т. II. – С. 228.

[491] Лаверычев В.Я. Ук. соч. – С. 53–54; Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 69; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 98.

[492] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 420.

[493] Головачев А.А. История постройки железных дорог в России // Сб. государственных знаний. Т. VI. – С. 152.

[494] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 62.

[495] Корнилов А. Ук. соч. – С. 549.

[496] Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. Вып. II. – СПб., 1899. – С. 233; Работы по эксплуатации железных дороги и подвижного состава. Ук. соч. // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 138; Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. IV. – С. 38; Лященко П.И. Ук. соч. Т. II. – С. 176.

[497] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 69.

16. За упорядоченность предоставления концессий

[498] Гиндин И. Ук. соч. – С. 39; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 98; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 96; Лаверычев В.Я. Ук. соч. – С. 54.

[499] Суранов А. Ук. соч. – С. 760.

[500] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 61.

[501] Лященко П.И. Ук. соч. Т. II. – С. 176; Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1 января 1880 г. – СПб., 1882. – С. 75; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 129.

[502] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 67–68; Ковальчук М.А. Ук. соч. – С. 65–66.

[503] Корелин А.П. Дворянство и торгово-промышленное предпринимательство // Исторические записки. Т. 102. – С. 145.

[504] См.: К.П. Победоносцев и его корреспонденты. Кн. II. – С. 164.
[505] Там же. – С. 99–100.
[506] Соловьева А.М. Ук.соч. – С. 129; Финансовое положение русских железных дорог к 1 января 1880 г. Ч. II. – С. 75–76.
[507] Работы по эксплуатации железной дорог и подвижного состава. Ук. соч. – С. 136–137.
[508] Русский биографический словарь. Т. 5. – С. 141; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 139–140.
[509] Русский биографический словарь. Т. 5. – С. 141.
[510] См. подр.: Твардовская В.А. Идеология пореформенного самодержавия / М.Н. Катков и его издания. – М.: Наука, 1978. – С. 76–57.
[511] Чичерин Б.Н. Ук. соч. – С. 123.

17. В практике бывают и неудачи

[512] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III – С. 6–7; Добролюбов Н.А. Опыт отучения людей от пищи // Добролюбов Н.А. Собр. соч. в 3 т. Т. 3. Статьи. – М., 1952. – С. 578–599; Рабочее движение в России в XIX веке. Т. I. – Ч.П. – С. 608–609; 610.
[513] Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 242; Соловьев А.М. Ук. соч. – С. 93–94; Верховский В.М. Исторический очерк развития железных дорог в России. Вып. 1. – СПб., 1898. – С. 114.
[514] Дельвиг А. Ук. соч., Т. II. – С. 476.
[515] Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 242; Дельвиг А.И. Ук. соч. – С. 476–477; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 95.
[516] Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 242.

18. Успехи российского транспорта в 60-е гг.

[517] Воронин М.М., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 71; Хромов П.А. Ук. соч. – С. 34; Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 70–71.
[518] Лященко П.И. Ук. соч. Т. II. – С. 119.
[519] Работы по эксплуатации железных дорог и подвижного состава. Ук. соч. – С. 137.
[520] Русский биографический словарь. Т. 10. – С. 189.
[521] Суранов А. Железные дороги. Ук. соч. – С. 760; Рашин А.Г. Формирование рабочего класса России. Историко-экономические очерки. – М.: Социально-экономич. изд., 1958. – С. 518.

[522] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 71.
[523] Хромов П.А. Ук. соч. – С. 307.
[524] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 298–299, 300, 313, 315; Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 71.
[525] Мельников П.П. Русский биографический словарь. Т. 10. – С. 199; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 313.
[526] Гиляровский В.А. Собр. соч. в 8 т. Т. I. – М.: Московский рабочий, 1960. – С. 171.
[527] История СССР в 12 т. Т. V. – М.: Наука, 1968. – С. 124.
[528] Мельников П.П. Русский биографический словарь. Т. 10. – С. 199; Хромов П.А. Ук. соч. – С. 307.
[529] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 315.
[530] Вестник промышленности. 1860. Т. 10. – № 10. – С. 9–10.
[531] История Сибири. Т. 3. – М.: Наука, 1968. – С. 64.

19. Осень патриарха...

[532] См. подр.: Долгоруков П. Петербургские очерки. – С. 298.
[533] Колокол. 1866, 15 мая.
[534] Колокол. 1866, 15 июня.
[535] Колокол. 1866, 1 июля.
[536] Кони А.Ф. Воспоминания старожила. Т. 7. – С. 60.
[537] Тютчева Анна. Воспоминания. – М.: Захаров, 2002. – С. 321–322.
[538] Танеев В.И. Русский писатель М.Е. Салтыков // М.Е. Салтыков-Щедрин в воспоминаниях современников. – М.: ГИХЛ, 1957. – С. 560.
[539] Колокол. 1865, 1 декабря.
[540] Кислинский Н.А. Ук. соч. – С. 129.
[541] Панаев В.А. Четыре министра путей сообщения. – С. 39.
[542] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 337.
[543] Мещерский В.П. Ук. соч. – С. 279.
[544] Воронин М.И., Воронина М.М. Ук. соч. – С. 70.
[545] Милютин Д.А. Дневник. 1873–1875. – М., 1947. – М.: МГУ. – С. 119.
[546] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. IV. – С. 228.
[547] См.: Зайончковский П.А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. – С. 192.
[548] Кони А.Ф. Петр IV. Т. 5. – С. 278–279.

[549] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. IV. – С. 228; Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 70.

[550] Панаев В.А. Четыре министра путей сообщения. – С. 10.

[551] Пушкарев С.Г. Россия 1801–1917: власть и общество. – С. 257.

[552] Татищев С.С. Александр II. Его жизнь и царствование. Т. II. – СПб., 1911. – С. 189.

[553] Хромов П.А. Экономическое развитие России в XIX–XX вв. Приложение. Табл. 10. – М.: АН СССР, 1950.

[554] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 71–72, 144.

[555] Проекты развития сети железных дорог и их реализация // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 52; Воронин М.И., Павлов В.Е. Великий Сибирский путь – плод замыслов питомцев Института путей сообщения. – Л.: Наука, 1991. – С. 2.

[556] Кабанов П.И. Амурский вопрос. Благовещенск: Амурск. книжн. изд., 1959. – С. 100; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 145.

[557] Штукенберг А.И. Из истории железных дорог в России. Николаевская дорога между Петербургом и Москвою // Русская старина. – 1885. – № 4–6. – С. 313.

[558] Залужная Д.Б. Транссибирская магистраль. – М.: Мысль, 1990. – С. 8–9.

[559] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 146; Русский биографический словарь. Т. 3. – С. 76.

[560] Проекты развития сети железных дорог и их реализация. Ук. соч. – С. 98.

[561] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 102.

[562] Проекты развития сети железных дорог и их реализация. Ук. соч. – С. 99–100.

[563] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 55.

[564] Инженерная деятельность П.П. Мельникова в период строительства Петербурго-Московской железной дороги (1842–1851). Ук. соч. – С. 54–55.

[565] Там же. – С. 55.

[566] Основные даты жизни и деятельности П.П. Мельникова // П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – С. 144.

[567] Административная и инженерная деятельность П.П. Мельникова в 1852–1880 гг. Ук. соч. – С. 73–74.
[568] Там же. – С. 72.
[569] Там же. – С .76.
[570] Там же. – С. 144–145.

20. Железнодорожные «некоронованные короли»

А.А. Бобринский

[571] Русский биографический словарь. Т. 3. – С. 36; Пушкин А.С. Письма. Т. III. 1831–1833. – М.: Академия, 1935. – С. 616; Пушкин А.С. Дневники. Автобиографическая проза. – М.: Советская Россия, 1989. – С. 54, 56; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 279; Мещерский В.П. Ук .соч. – С. 93–94.
[572] Половцов А.А. Дневник государственного секретаря. Т. II. – М.: Наука, 1966. – С. 269.
[573] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 34; Мельников П.П. Ук. соч. – С. 256.
[574] Сон юности. Воспоминания великой княжны Ольги Николаевны. 1825–1846 // Николай I. Муж. Отец. Император. – М.: Слово, 2000. – С. 257.
[575] Половцов А.А. Ук. соч. Т. II. – С. 268.
[576] Сон юности. Воспоминания великой княжны Ольги Николаевны. Ук. соч. – С. 257.
[577] Мельников П.П. Ук. соч. – С. 279–280.
[578] Там же. С. 279.

С.И. Мальцов

[579] Русский биографический словарь. Т. 10. – С. 80.
[580] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 32.
[581] Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России. – С. 145.
[582] Там же. С. 227–228; Гиндин И. Ук. соч. – С. 226.
[583] Виргинский В.С. Ук. соч. – С. 130.
[584] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 130.
[585] Мещерский В.П. Ук. соч. – С. 213.
[586] Богданович А. Три последних самодержца. Дневник. 1879–1912. – М.: Новости, 1990. – С. 150.

[587] Валуев П.А. Дневник. Т. II. – С. 17.
[588] Гиндин И. Ук. соч. – С. 225–226.
[589] Игнатьев А.А. Пятьдесят лет в строю. Т. I. – Новосибирское кн.изд., 1959. – С. 10.
[590] К.П. Победоносцев и его корреспонденты. Т. I. – С. 329. Примечания. – С. 439.
[591] Там же. Т. II. – С. 345.
[592] Игнатьев А.А. Т. I. – С. 10.

П.Г. Дервиз и К.Ф. Мекк

[593] Витте С.Ю. Воспоминания. Т. I. – М.: Изд. соц.-эконом. лит-ры. – С. 122.
[594] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 94–95.
[595] Витте С.Ю. Ук. соч. Т. I. –С. 122; Мещерский В.П. Ук. соч. – С. 279.
[596] Суворин А.С. В ожидании века XX. Маленькие письма 1889–1903. – С. 958–959; Витте С.Ю. Ук. соч. – С. 122.
[597] Витте С.Ю. Ук. соч. – С. 122–123; Русский биографичес-кий словарь. Т. 6. – С. 223–224.
[598] Витте С.Ю. Ук. соч. Т. I. – С. 123; Чичерин Б.Н. Ук. соч. – С. 74. Примечания. – С. 219; Давыдов Ю.Л. Записки о П.И. Чай-ковском. – М.: Музгиз, 1962. – С. 72; Мещерский В.П. Дневник. Июнь 1881 г. – СПб., 1881. – С. 11; Лаверычев В.Я. Ук. соч. – С. 74; Половцов А.А. Дневник государственного секретаря. Т. II. 1887–1892. Примечания. – С. 474–475.

В.А. Кокорев

[599] Давыдов Н.В. Москва в пятидесятые и шестидесятые годы XIX столетия // Ушедшая Москва. Воспоминания современников о Москве второй половины XIX в. – М.: Моск. рабочий, 1964. – С. 9.
[600] Милютин Д.А. Воспоминания 1843–1856. – М.: Тритэ, 2000. – С. 425–426.
[601] Бурышкин П.А. Москва купеческая. – М.: Столица, 1990. – С. 204.
[602] Русский биографический словарь. Т. 8. – С. 349.
[603] Бурышкин П.А. Ук. соч. – С. 205.

[604] Очерки истории СССР. Пособие для учителя. 1861–1904. – М.: Учпедигиз, 1960. – С. 10.

[605] Хромов П.А. Ук. соч. – С. 269–270.

[606] Тучкова-Огарева Н.А. Воспоминания. – М.: ГИХЛ, 1959. – С. 124.

[607] Добролюбов Н.А. Собр. соч. в 3 т. Т. I. – М.: ГИХЛ, 1952. – С. 605–606, 630; Т. II. – С. 40, 291, 295, 402, 420, 421; Т. III. – С. 87, 436, 448, 578, 598; Лаверычев В.Я. Ук. соч. – С. 141.

[608] Дружинин А.В. Повести. Дневник. – М.: Наука, 1986. – С. 408.

[609] Никитенко А.В. Дневник. Т. II. – М.: ГИХЛ, 1955. – С. 342.

[610] Там же. – С. 11.

[611] Кони А.Ф. Собр. соч. в 8 т. Т. 5. – М.: Юриздат, 1968. – С. 17, 18.

[612] Аксаков И.С. Письма к родным. 1849–1856. – М.: Наука, 1994. – С. 429.

[613] Чичерин Б.Н. Ук. соч. – С. 163.

[614] История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 80; Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 6–7.

[615] Гиндин И. Ук. соч. – С. 270, 271.

[616] Добролюбов Н.А. Ук. соч. Т. 3. – С. 592–593, 594; Лаверычев В.Я. Ук. соч. – С. 51.

[617] Колокол. – 1861. – 1 мая.

[618] Московские ведомости. 1859, № 3; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 78.

[619] Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 78.

[620] Рабочее движение в России в XIX веке. Т. I. – Ч. II. – С. 608–609.

[621] Там же. – С. 610.

[622] Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 154; Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 78–79.

[623] Бурышкин П.А. Ук. соч. – С. 206.

[624] Лаверычев В.Я. Ук. соч. – С. 110.

[625] Варенцов Н.А. Хлудовы // Московский альбом. Сб. воспоминаний о Москве и москвичах XIX–XX веков. – М.: Полиграфресурсы. Примечания. – М., 1997. – С. 501.

[626] Бурышкин П.А. Ук. соч. – С. 208.

627 Витте С.Ю. Воспоминания. Т. I. – С. 121.
628 Бурышкин П.А. Ук. соч. – С. 208–209.
629 Гиндин И. Ук. соч. – С. 272.
630 Бурышкин П.А. Ук. соч. – С. 209.
631 См.: Новое время. 1896. № 4(26) октября; Алексей Суворин. В ожидании века XX. Маленькие письма. 1889–1903. – С. 523–524.

632 Шепелев Л.Е. Путилов //Советская историческая энциклопедия. Т. 11. – М.: Советская энциклопедия, 1968. – С. 712.
633 Там же. – С. 712; Мительман М., Глебов Б., Ульянский А. История Путиловского завода / Под ред. В.А. Быстрянского. – М.–Л.: Госуд. социально-экономич. изд., 1939. – С. 22 (впредь: Мительман М. и др. История Путиловского завода).
634 Половцов А.А. Дневник государственного секретаря. Т. II. – С. 285. Примечания. – С. 501; Бескровный Л.Г. Ук. соч. – С. 350, 375–376.
635 Шепелев Л.Е. Путилов // СИЭ. Т. 11. – С. 712.
636 Мительман М. и др. История Путиловского завода. – С. 21–22.
637 Гиндин И. Ук. соч. – С. 239; История железнодорожного транспорта России. Т. I. – С. 21.
638 Мительман М. и др. История Путиловского завода. – С. 22.
639 Гиндин И. Ук. соч. – С. 239.
640 Там же. – С. 239–240.
641 Лаверычев В.Я. Ук. соч. – С. 74.
642 Мительман М. и др. История Путиловского завода. – С. 27.
643 Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 137; Мительман М. и др. История Путиловского завода. – С. 39; Гиндин И. Ук. соч. – С. 239, 240, 241.

644 Блиох И.С. Русский биографический словарь. Т. 3. – С. 12.
645 Витте С.Ю. Ук. соч. Т. 1. – С. 119.
646 Богданович А. Три последних самодержца. – С. 168.
647 Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. – С. 529.
648 Витте С.Ю. Ук. соч. Т. I. – С. 117–118.

649 Блиох И.С. Русский биографический словарь. Т. 3. – С. 12; Витте С.Ю. Ук. соч. Т. I. – С. 120.
650 Блиох И.С. Русский биографический словарь. Т. 3. – С. 12.
651 Витте С.Ю. Ук. соч. Т. I. – С. 120.
652 См.: Новое время. 1895, 6(18) апреля; Суворин А.С. В ожидании века XX. Маленькие письма 1889–1903. – С. 498, 499; Витте С.Ю. Ук. соч. Т. I. – С. 120.
653 История дипломатии. Т. 2. – М.: Госполитиздат, 1963. – С. 461; Милюков П.Н. Воспоминания. Т. II. – М.: Современник, 1990. – С. 88. Примечания. – С. 348.
654 Витте С.Ю. Ук. соч. Т. I. – С. 337–338.
655 См. подр.: Милюков П.Н. Ук. соч. Т. II. – С. 348.

С.С. Поляков

656 Русский биографический словарь. Т. 12. – С. 249.
657 Дельвиг А.И. Ук. соч. Т. III. – С. 398.
658 Витте С.Ю. Ук. соч. Т. I. – С. 121.
659 Соловьева А.М. Ук. соч. – С. 103.
660 Дельвиг А.И. Полвека русской жизни. 1820–1870. Воспоминания. Т. II. – М.–Л., 1930. – С. 310–311.
661 Солженицын А.И. Двести лет вместе (1795–1995). Т. I. – М.: Русский путь, 2001. – С. 160.
662 См.: Русская периодическая печать. Справочник. 1702–1894. – М.: Госполитиздат, 1959. – С. 24–25; Герасимова Ю.И. Из истории русской печати в период революционной ситуации конца 1850-х–начала 1860-х годов. – М.: Книга, 1974. – С. 140, 156, 170.
663 Скальковский К.А. Наши государственные и общественные деятели. – СПб., 1890. – С. 139; Твардовская В.А. Ук. соч. – С. 75.
664 Чичерин Б.Н. Ук. соч. – С. 126.
665 Половцов А.А. Ук .соч. Т. II. – С .54.
666 Пантелеев. Воспеминания. – М.: ГИХЛ, 1958. – С. 330.
667 Лаверычев В.Я. Ук. соч. – С. 68.
668 К.П. Победоносцев и его корреспонденты. Т. II. – С. 111, 134, 138, 525–526, 527.
669 Половцев А.А. Ук. соч. Т. 1. – С. 512.
670 К.П. Победоносцев и его корреспонденты. Т. I. – С. 18, 19.
671 Мещерский В.П. Ук. соч. – С. 618.
672 Витте С.Ю. Ук. соч. Т. I. – С. 199.

673 Морозова М.М. Мои воспоминания // Московский альбом. Сб. воспоминаний о Москве и москвичах XIX–XX веков. – С. 188, 190, 500; Печерский М.Д. Поездка в Италию в 1888 году (Путевые записки С.И. Мамонтова // Встречи с прошлым. Сб. публикаций и сообщений. – М.: Советская Россия. 1982. – С. 55–56.

674 Мамонтов С.И. Путевые записки //Встречи с прошлым. – С. 48–49.

675 Печерский М.Д. Ук. соч. – С .42.

676 Нестеров М.В. Давние дни. Воспоминания. Очерки. Письма. – Уфа: Башкирское кн.изд., 1986. – С. 415.

677 Бурышкин П.А. Ук. соч. – С.169.

678 См. подр: Серебров Александр. Время и люди. – М.: Советский писатель,1949. – С. 194.

679 Миронов Г.Е. Ук. соч. – С. 356.

680 Тагер Е. Мастер литературного портрета. Предисловие // Горький. Литературные портреты. – М.: ГИХЛ, 1959. – С. 20.

681 Амфитеатров А. Девятидесятники. Роман. Т. I. – СПб., 1910. – С. 134.

682 Горький М. Ук. соч. – С. 415.

683 Жуковская Е.Ю. Воспоминания о моем учителе и друге С.В. Рахманинове // Воспоминания о Рахманинове. Т. I. Изд. 5-е. – М.: Музыка, 1988. – С. 272.

684 Станиславский К.С. Моя жизнь в искусстве. – М.: Искусство, 1962. –С. 118, 127.

685 Бурышкин П.А. Ук. соч. – С. 171.

686 Гиляровский В.А. Ук. соч. – С. 147.

687 Пушкарев С.Г. Ук. соч. – С. 504, 506.

688 Валентин Серов в воспоминаниях, дневниках и переписке современников. Т. I. – Л.: Искусство, 1971. – С. 143.

689 Алпатов М. Немеркнущее наследие. Книга для учителя. – М.: Просвещение, 1990. – С. 254.

690 Георгиева Т.С. История русской культуры: Учеб. пособие для вузов. – М.: Юрайт, 1998. – С. 335.

691 Печерский М.Д. Ук. соч. – С. 73.

692 Миронов Г.Е. Ук. соч. – С. 356.

693 Алпатов М. Ук. соч. – С. 239–240.

[694] Васильчикова Л.И. Мимолетное. Воспоминания. Пер. с англ. // Московский альбом. Сб. воспоминаний о Москве и москвичах XIX–XX веков. – С. 304.
[695] Жуковская Е.Ю. Ук. соч. Т. 1. – С. 275.
[696] Гольденвейзер А.Б. Из личных воспоминаний о С.В. Рахманинове // Воспоминания о Рахманинове. Т. I. – С. 417.
[697] Телешев Н.Д. Собр. соч. в 3 т., Т. 3. – М.: ГИХЛ, 1956. – С. 332.
[698] Сатина С.А. Записка о С.В. Рахманинове // Воспоминания о Рахманинове. Т. I. – С. 31.
[699] Белый Андрей. На рубеже двух столетий. Воспоминания. – М.: ХЛ, 1989. – С. 369.
[700] Очерки истории русской культуры второй половины XIX века / Под ред. Н.М. Волынкина. – М.: Просвещение, 1976. – С. 291.
[701] Амфитеатров А.В. Жизнь человека, неудобного для себя и для многих. Воспоминания. – М.: Новое литературное обозрение, 2004. Т. I. – С. 324.
[702] Чехов А.П. Осколки московской жизни // А.П. Чехов. Полн. собр. соч. и писем. Т. 16. 1881–1902. – М.: Наука, 1979. – С. 146.
[703] Амфитеатров А.В. Ук. соч. Т. I. – С. 334.
[704] Цит. по: Бурышкин А.П. Ук. соч. – С. 172.
[705] Миронов Г.Е. Ук. соч.– С. 355.
[706] Там же. – С. 356.
[707] Нестеров М.В. Ук. соч. – С. 444, 445.
[708] Станиславский К.С. Ук. соч. – С. 119.
[709] Гиляровский В.А. Ук. соч. Т. 2. – С. 251.
[710] Суворин А.С. Дневник. – М.: Новости, 1992. – С. 270.
[711] Гиляровский В.А. Ук. соч. Т. 2. – С. 252.
[712] Русская периодическая печать. 1895–1917 гг. – М.: Госполитиздат, 1957. – С. 33–34.
[713] Амфитеатров А.В. Ук. соч. Т. 2. – М., 2004. – С. 74–75.
[714] Русская периодическая печать. 1895–1917 гг. – С. 32.
[715] Добужинский М.В. Воспоминания. – М: Наука, 1987. – С. 196.
[716] Винтер-Рожанская Е.Р. Из воспоминаний // Воспоминания о Рахманинове. Т. II. – С. 21–22; От Москвы до Заполярья. Северная железная дорога. – Ярославль: Верхне-Волжское изд., 1998. – С. 14–15.

[717] Винтер-Рожанская Е.Р. Ук. соч. – С. 22.
[718] См.: Художественное наследство. Т. II. – М.: Искусство, 1949. – С. 56.
[719] Добужинский М.В. Ук. соч. – С. 221.
[720] Гольденвейзер А.В. Вблизи Толстого. Примечания. – М.: ГИХЛ, 1959. – С. 404.
[721] Бурышкин А.П. Ук. соч. – С. 173; От Москвы до Заполярья. Северная железная дорога. – С. 15.
[722] Гольденвейзер А.В. Вблизи Толстого. – С. 64.
[723] Джунковский В.Ф. Воспоминания в 2 т. Т. 1. – М.: Изд. Сабашниковых, 1997. – С. 263.
[724] Белоусов И.А. Ушедшая Москва. Воспоминания. – М.: Русская книга, 2002. – С. 273 ,274.
[725] Джунковский В.Ф. Ук. соч. Т. I. – С. 623.
[726] Белоусов И.А. Ук. соч. –С. 396.
[727] Нестеров М.В. Давние дни. – С. 416.
[728] Лаверычев В.Я. Крупная буржуазии в пореформенной России. 1861–1900. – М.: Мысль, 1974.

Оглавление

Введение 3

1. Воспитанник Института Корпуса инженеров путей сообщения 11

2. Состояние российского транспорта накануне строительства железных дорог 25

3. Железная дорога Петербург–Царское село. П.П. Мельников и Ф.А. Герстнер 34

4. Заграничные командировки Мельникова 44

5. Новый этап борьбы за железные дороги 52

6. Беседа с императором 64

7. Начало строительства железной дороги Петербург–Москва. Организационные вопросы. Инженерная команда Мельникова 72

8. «Труд этот, Ваня, был страшно громаден...» 101

9. «Веселится и ликует наш народ...» 114

10. Новые проекты стальных магистралей. Крымская война. Царствование Александра II. Новые железные дороги 124

11. Противостояние с Главным обществом российских железных дорог 133

12. Главноуправляющий и министр путей сообщения 148

13. В борьбе с коррупцией в железнодорожном строительстве 165

14. Содействие обороне страны 174

15. Против продажи Николаевской железной дороги 179

16. За упорядоченность предоставления концессий 186

17. В практике бывают и неудачи 192

18. Успехи российского транспорта в 60-е гг. XIX в. 195

19. Осень патриарха… 200

20. Железнодорожные «некоронованные короли» 214

Заключение 268

Литература 282

Научно-популярное издание

×óêàðåâ Àíäðåé Ãàâðèëîâè÷

ÃÅÍÅÐÀË ÆÅËÅÇÍÛÕ ÄÎÐÎà ÈÌ ÏÅÐÈ
Ê 210-ëåòèþ ñî äíÿ ðîæäåíèÿ
ïåðâîãî ìèíèñòðà ïóòåé ñîîáùåíèÿ
ÏÏ. Ì åëüíèêîâà
(1804–1880)

Ï îäïèñàíî â ïå÷àòü 16.05.2013 ã.
Ôîðìàò 60õ84/16. Ï å÷. ë. 20,5. Òèðàæ 1000 ýêç. Çàêàç
ÔÃÁÍÓ «Ó÷åáíî-ìåòîäè÷åñêèé öåíòð ïî îáðàçîâàíèþ
íà æåëåçíîäîðîæíîì òðàíñïîðòå»
105082, Ì îñêâà, óë. Áàóìàíñêàÿ, ä. 71
Òåë.: +7 (495) 739-00-30,
å-mail: info@umczdt.ru,
http://www.umczdt.ru