

Валентин Пикуль

# Проезжая мимо Любани



*Часть сборника  
Через тернии — к звездам.  
Исторические миниатюры*



**Валентин Саввич Пикуль**  
**Проезжая мимо Любани**  
Серия «Через тернии  
– к звездам», книга 42

*Текст предоставлен издательством*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=124923](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=124923)*

*Пикуль В. Через тернии – к звездам. Исторические миниатюры: АСТ,  
Вече; 2002*

*ISBN 5-17-010665-3, 5-7838-0969-1*

**Аннотация**

«...С детства я мечтал водить паровозы. Влюбленный в железные магистрали, я, конечно, с большим удовольствием читал их историю. А эта история очень богата, порою даже трагична. И однажды, проезжая мимо станции Любань, я невольно подумал: “Не пора ли нам вспомнить Мельникова?..”...»

# Валентин Пикуль

## Проезжая мимо Любани

### *Историческая миниатюра*

С детства я мечтал водить паровозы. После войны, когда распростился с флотом, я решил учиться на машиниста. Пошел на курсы помощников машинистов, но меня отвергли – не хватало образования. Но даже поныне, постепенно старея, не могу спокойно слышать далекий возглас ночного паровоза. Меня каждый раз охватывает волнение юности, когда я, стоя под насыпью, наблюдаю за пролетающим вдаль составом, и я не раз говорил себе:

– Кто знает? Так ли уж правильно я выбрал свою судьбу? На кой черт мне сдалась эта окаянная литература! Если бы я мог сейчас стоять в будке паровоза, а передо мною раскрывалась бы дорога – дорога, как несбывшаяся мечта...

Влюбленный в железные магистрали, я, конечно, с большим удовольствием читал их историю. А эта история очень богата, порою даже трагична. И однажды, проезжая мимо станции Любань, я невольно подумал: “Не пора ли нам вспомнить Мельникова?..”

Знаменитый ботик Петра I вошел в историю как “дедушка” русского флота, но у железных дорог России была

своя “бабушка”, и они оставили нам многочисленное потомство...

Николаю I не давала покоя мысль: если французы пустили вагоны между Парижем и Версалем, то почему он из Петербурга в Царское Село ездит на лошадях? Проектов железнодорожных путей было множество, некоторые даже смехотворные. Так, например, предлагали настелить рельсы от столицы до Москвы, но вагоны с пассажирами пусть везут лошади с ямщиками. Старые вельможи при дворе Николая I утверждали, что с рельсами и шпалами пусть балуются в Европе, а в России, какую дорогу ни настели, ее все равно зимою засыплет снегом – не пройти и не проехать. Наконец, была и реакционная точка зрения: мол, связав города и население губерний быстрым сообщением, можно вызвать в народе вредные мысли, отчего как бы не возникла новая Пугачевщина...

“Бабушкой” магистралей будущего стала придворная дорога между столицей и царской резиденцией, продленная от Царского Села до Павловска, излюбленного места богатых дачников, где для публики давались концерты, где из куц зелени выпархивали балетные сильфиды, а музыканты гвардейских полков свирепо выдували из труб воинственные марши. Эта первая дорога сделалась модной забавой для петербуржцев, а вид локомотива ошеломлял пассажиров: “Не можем изобразить, как величественно сей грозный исполин, пыша пламенем, дымом и кипячими брызгами, двинулся

вперед”, а за ним тащились сцепленные воедино не вагоны, а экипажи с дилижансами и платформа с дровами для отопления “исполина”... В нотных магазинах Петербурга раскупались ноты “паровой мазурки” по названию “Locomotive”.

Был 1837 год – год смерти Пушкина стал датой зарождения на Руси железнодорожного транспорта. Институт путей сообщения уже существовал, выпуская для нужд государства знающих офицеров-путейцев. Они занимались прокладкой шоссе или каналов, о паровой же тяге судили по книге своего профессора П. П. Мельникова. В столице нудно и долго заседали многоречивые комитеты, судившие, выгодно или убыточно заведение железных дорог, пока не последовало решение свыше... Главноуправляющий путями сообщений, граф Карл Толь, герой 1812 года, вызвал к себе двух инженеров-полковников, которые считались в обществе большими друзьями.

– Господа! – сказал им Толь. – Императору надоела болтовня выживших из ума стариков сенаторов, и во исполнение его высочайшей воли мне ведено послать вас в Америку, где железные дороги строят быстрее и длиннее, нежели в Англии.

Николай Осипович Крафт заметно огорчился:

– Увы, я не знаю английского языка.

Павел Петрович Мельников засмеялся:

– Не велика премудрость, научимся: “ай оу пыпл”...

– Нельзя ли ехать в Германию? – настаивал Крафт. – Там

ведь тоже заводят железные дороги, а язык немецкий я знаю.

— Нельзя! — ответил граф Толь. — Германия не имеет климатических условий, схожих с русскими просторами, а климат Америки ближе всего к русскому... Итак, прощайте, господа!

Мельников был выпущен из Института в год восстания декабристов, его имя осталось на мраморной доске, ибо познания юного офицера были столь велики, что Институт оставил его репетитором по кафедре механики. Крафт был старше Мельникова, его прославил проект Волго-Донского канала. Друзья надолго покинули Россию, а когда вернулись из Америки, то “друзей” было не узнать. По выражению современника, полковники напоминали двуглавого орла, смотрящего в разные стороны. Вражда их меж собой была слишком выразительна, но сглаживалась взаимной вежливостью хорошо воспитанных людей, тем более что им пришлось написать отчет о поездке в Америку, составивший целых три тома...

Карл Толь скончался в 1842 году, его место занял граф Петр Андреевич Клейнмихель, выученик Аракчеева, никогда не видевший железной дороги. Инженер-генерал Андрей Дельвиг, создатель Мытищинского водопровода в Москве, писал о Клейнмихеле, что тот ездил в Царское Село только в колясках, чтобы даже не видеть железной дороги. Но, выслушав приказ Николая I о своем назначении, он “немедля отправился на Царскосельскую станцию железной дороги и

тут первый раз увидел паровозы, вагоны, рельсы и прочее...”  
Спрашивается, если это был такой ретроградный дикарь, то почему выбор императора пал именно на него? Ответ прост: невежество Клейнмихеля искупалось почти звериной свирепостью. Николай I знал, что Клейнмихель забьет насмерть тысячи людей, но повеление царя обязательно исполнит...

В особом комитете по железным дорогам заседали сенаторы, генералы, губернаторы и бюрократы, но, когда дело зашло о направлении дороги на Москву, император не стал с ними советоваться – он вызвал “на ковер” самого Мельникова.

– Слушай, – сказал Николай I, – о направлении дороги из Петербурга в Москву возникло немало различных мнений. Ты, наверное, знаешь, что богатые купцы Новгорода никаких денег не пожалеют, чтобы дорога на Москву прошла через Новгород.

Ответ Мельникова сохранился для истории:

– Дорога обязана соединить две русские столицы, а из Москвы предстоит прокладывать новые пути к югу и на восток, дабы связать ее со всей Россией. Отклонение пути к Новгороду нарушит прямизну генеральной магистрали, удлинит пути на восемьдесят верст – а следовательно, станет дороже и билет для пассажира. Если мы сейчас уступим новгородским Титам Титычам, то лет через десять или двадцать России все равно предстоит снова сыпать в болота миллионы, прокладывая прямой путь из Петербурга в Москву.

Николай I остался доволен таким ответом.

– Ты меня выручил, – сказал он Мельникову, – и твое мнение совпадет с моим. Так что **ВЕДИ ДОРОГУ ПРЯМО...**

Позже возникли обывательские анекдоты, будто Николай I взял линейку и провел по ней прямую линию между столицами, причем карандаш отразил даже кривой выступ, когда огибал палец императора. Все это – бредовая чепуха! Никогда Николай I не проводил трассу по линейке, а слова его “веди дорогу прямо” вовсе не означали, что она должна быть идеально прямой.

Мельников царедворцем никогда не был, а именно царедворцы немало испортили ему крови, называя его фантазером.

– На Руси всяк по-своему с ума сходит, – брюзжали сановные старцы. – Не один Мельников завихряется! Эвон князь Владимир Одоевский, писатель, до того додумался, что после железных дорог у нас вагоны с пассажирами по воздуху летать станут...



# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.