



Труд его был страшно громаден



**His Work was
Appallingly
Enormous**
(текст рецензии
на англ.яз. –
English text of the
review – p. 267)

Чукарев А. Г. Генерал железных дорог империи. К 210-летию со дня рождения первого министра путей сообщения П. П. Мельникова (1804-1880). – М.: УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте, 2014. – 328 с.

Книга посвящена жизни и деятельности Павла Мельникова, выдающегося инженера-транспортника, талантливого ученого, заложившего основы железнодорожной науки, государственного человека и патриота своей страны. В авторской трактовке биографического материала акцент делается на высоких профессиональных и гражданских качествах героя, его честности и бескорыстном служении делу. Рассказ сопровождается портретными зарисовками значимых персон той поры и указаниями на используемый обширный источниковый и справочный аппарат.

Ключевые слова: железная дорога, история, Мельников, Российская империя, министр путей сообщения, первые железные дороги, железнодорожное строительство.

Любая историческая книга – это просто констатация фактов, летопись событий. Написанная прежде всего для современников автора, она призвана будить интерес к опыту наших предшественников, извлекать жизненные уроки, учиться быть нравственными, стойкими в противостоянии со злом и искушениями, уметь находить параллели с нынешним днем, чтобы в сравнении, сопоставлении эпох и поколений углядеть резоны и образцы, пригодные к использованию во имя настоящего и будущего своей страны.

При всем пафосе подобных слов они отнюдь не лишние в оценке такой документальной прозы, как представленная в книге А. Г. Чукарева. Не претендуя на какие-то особые литературные достоинства, она выполняет роль своеобразного синтезатора написанного за два века о Павле Петровиче Мельникове, человеке неординарном, с прочным нравственным стержнем, блестящим инженерным талантом. Накопленный за долгие годы материал о нем позволяет не только подробно препарировать биографическую канву, хронологию научной и практической деятельности «главнокомандующего путей сообщения» царской России периода зарождения железных дорог, но и детально высветить, как подчеркивает во введении сам автор, человеческие параметры героя повествования, его сильные стороны и слабости, удачи и неудачи в профессиональной карьере.

Нет смысла разбирать или, тем более, пересказывать все двадцать глав рецензируемого произведения. Документалистика она и есть такова, что насыщена фактами, именами, цифрами, которые чаще всего свободны от эмоций и говорят сами за себя, но искусство их собирателя и интерпретатора свое присутствие все равно обозначит,

добавит красок в портрет (характер героя) и пейзаж (окружающая его действительность). И с этой точки зрения, конечно, важнее не полнота и роль каждой главы, а то преимущественно, как работает содержание книги в целом, создавая образ первого российского министра транспорта.

Если проследить последовательность так называемых «сквозных тем» и попытаться суммировать (обобщить) наиболее характерные качества Мельникова, легко обнаружатся вполне устойчивые черты и признаки его личности. Без каких-либо претензий на исчерпывающий анализ можно выделить по меньшей мере до десятка позиций, в той или иной мере раскрывающих особенности этого человека, причем во всем диапазоне присущих ему интересов, устремлений, поведенческих правил:

- во-первых, авторские оценки и подкрепляющие их документальные факты, свидетельства современников однозначно констатируют у Павла Петровича государственный ум, масштабность видения проблем и задач, способность различать стратегический смысл в реализуемых проектах и частные, не всегда первоочередные и обязательные для исполнения в данный момент программы (эта «долгоиграющая» мысль, по сути, присутствует во всех главах книги, где речь идет о непосредственной проектной и строительной практике Мельникова);

- второе его существенное отличие — безоговорочное признание приоритета государства при строительстве и эксплуатации железных дорог, предпочтение казенных денег на их проектирование и содержание, поскольку очевидная корысть, а порой и чрезмерная страсть к наживе представителей частного капитала вступают в непримиримое противоречие со стратегическими — военными, геополитическими, гражданскими — интересами государства и наносят им немалый ущерб (см., в частности, главы 5-7, 10-12, 14);

- еще один момент — доскональность, обоснованность технических и экономических расчетов при подготовке проектов и решений, понимание значимости и общественного предназначения железных дорог, а главное — того факта, что обширные территории России нуждаются в доступных населению способах передвижения в самые отдаленные точки страны не меньше, чем защищающие ее от потенциального/реального врага воинские соединения, и это соображение должно в боль-

шинстве своем преобладать над чисто экономическими выгодами (например, главы 6, 7, 10, 14, 16);

- четвертая принципиальная позиция — поддержка отечественных производителей, если пользоваться современной терминологией; он понимал насколько была бы вредна зависимость от зарубежных поставщиков железнодорожной техники, оборудования, рельсов, и неизменно выступал сторонником создания своих российских заводов для выпуска и ремонта подвижного состава, организации собственного рельсoproкатного производства, применения в паровозных топках не привозного зарубежного угля, а донецкого (главы 7-9, 12);

- пятый пункт его достоинств — открытость всему новому, высокая степень самообучаемости, готовность творчески и без всякого болезненного самолюбия оценить и использовать чужой опыт, прогрессивные научно-технические идеи в интересах дела, привлечь к сотрудничеству авторитетных иностранных специалистов и в то же время не гнушаться пригласить на работу молодых, никому не известных еще выпускников Института инженеров путей сообщения (см. главы 4, 7-9).

Далее можно называть многие свойственные ему личностные особенности, в которых меньше, как может показаться, масштабных проекций, но нельзя не заметить в них завидные нравственные устои, интеллектуальный потенциал, действительное уважение профессиональной среды:

- прекрасная образованность, уникальная память, не раз подтвержденный инженерный и управленческий талант;

- сочетание незаурядного теоретика, мыслителя академического толка и практика-реалиста в одном лице;

- врожденная коммуникабельность, помогавшая одновременно достойно общаться с монархом, коллегами в железнодорожных кругах, научно-технической интеллигенцией, рабочим людом;

- признаваемая всеми (даже скрытыми врагами или противниками) личная и деловая честность, отсутствие рефлекса наживы, какого-то права на привилегии и сверхкомфорт в обыденной жизни;

- умение ценить честный труд, чужие таланты и достижения независимо от занимаемой должности или социального происхождения.



Суммированные и по-своему систематизированные характеристики героя книги, инженера и государственного деятеля, не предназначены, разумеется, цели создать из человека икону. Хотя было бы несправедливо и умолчать о вовсе не преувеличенных человеческих качествах этого выдающегося профессионала, закономерно ставшим первым министром транспорта в эпоху становления железнодорожной отрасли в стране. У него тоже были неудачи на «трудовом фронте» (глава 17), не сложилась семейная жизнь, нашлась в его биографии и такая маленькая слабость, как увлечение модным тогда спиритизмом. Но это не умаляет его главных заслуг и отмеченных автором книги персональных достоинств.

Что касается проекций в сегодняшний день, попыток сравнивать и находить параллели и преемственную связь наблюдаемых событий и явлений то лично меня близость (или совпадение?) многих разделяемых долгим временем коллизий заставляет, скажу мягко, «насторожиться». Это вещь, конечно, субъективная, и каждый читатель наверняка увидит свои параллели, найдет свои ассоциации. И все же когда совпадают аргументы и факты разных эпох — тут уже закономерность. По крайней мере, закономерность борьбы — то ли мнений, то ли убеждений. А может, закономерность противоречий, присущих общественной природе человека.

Как оценивать, к примеру, мысль Мельникова о приоритете государства в транспортной сфере с точки зрения противодействия современным угрозам, в том числе терроризму, при отсутствии скоординированной в этих целях системы управления инфраструктурой железных дорог и порядком движения грузов и людей? Чем обеспечить территориальную доступность для населения при громадных расстояниях, наличии «глухих» в транспортном отношении мест и высоких цен на пассажирские билеты для рядовых граждан при отсутствии в должной степени государственного контроля? Как должно развиваться государственное стимулирование производства современных образцов локомотивов, подвижного состава собственного производства?..

Сближает два времени и позиция первого министра транспорта по поводу того, что стро-

ительство железных дорог не должно прикрывать свои трудности недобором экономических выгод, всегдашним дефицитом бюджетных средств. Одна из ложных посылок здесь в том, что не надо выдавать самообман и спекуляции за реальные проблемы! В любой стране, при любых режимах государственных денег всегда не хватает. Вопрос лишь в том, кто и с какими последствиями для казны усугубляет столь привычную во все эпохи ситуацию. На примере строительства железной дороги Петербург—Москва и поведения тогдашнего главнокомандующего ведомства путей сообщения графа П. А. Клейнмихеля, на которого император Николай I возложил ответственность за судьбу проекта, в книге подобная коллизия проиллюстрирована довольно четко.

Извлекать уроки и оценивать исторические параллели — удел, главным образом, читателя. Поводов к тому рецензируемая работа дает немало. И на этом пути может встретиться и что-то уж совсем незнакомое. Чем, естественно, книга никому огорчения не принесет.

Меня, впрочем, она немножко все-таки огорчила. Хотя тут скорее придирика, чем серьезная претензия к автору. Почему последняя двадцатая по счету глава «Железнодорожные некоронованные короли» оказалась финишной в биографии главного героя? Большая по объему (самая большая из всех!), эта глава дана в виде коротких очерков-зарисовок о значимых фигурах той поры в железнодорожном бизнесе. Видно, что прямого отношения к содержанию самого повествования о Мельникове материалы не имеют, и непонятно, к чему они именно здесь. «Побочные продукты производства» — не более того.

Сказанное не значит, что приходится без должного пафоса завершать свой разбор книги, написанной с пристрастием и интересом к человеку, монументальный памятник которому благодарные потомки установили в XXI веке на московской площади трех вокзалов. Характер этой документальной повести вполне заслуживает добрых слов, ее фактура полновесна и отвечает поставленной автором задаче.

Юрий ВЛАДИМИРОВ,
кандидат философских наук,
Москва, Россия ●

Координаты автора: **Владимиров Ю. В.** – mirtr@mail.ru.

Рецензия поступила в редакцию 8.06.2015, принята к публикации 3.07.2015.

HIS WORK WAS APPALLINGLY ENORMOUS

Vladimirov, Yuri V., Ph. D., Moscow, Russia.



REVIEW OF THE BOOK: Chukarev, A. G. General of railways of the Empire. To the 210th birthday anniversary of the first Minister of Railways Pavel P. Melnikov (1804-1880). Moscow, EMC on education for railway transport, 2014, 328 p.

ABSTRACT OF THE BOOK. The book is dedicated to life and work of Pavel Melnikov, a prominent transport engineer, a talented scientist who laid foundations of railway science, a statesman and a patriot of his country. In the author's interpretation of biographical material emphasis is put on high professional and civic qualities of the character, his integrity and selfless service to the cause. The story is accompanied by portrait sketches of significant persons of that time and an indication of used extensive source and reference apparatus. The book is addressed to a wide range of readers who are interested in the history of Russian railways.

ABSTRACT OF THE REVIEW. The book under review plays a role of a synthesizer of all materials, written during two centuries, about Pavel Petrovich Melnikov, an extraordinary man, with a strong moral core and a great engineering talent. The

material allows not only to dissect in detail biographical outline, chronology of scientific and practical activities of «chief of railways» of tsarist Russia of the period of railway emergence, but also to highlight in detail human parameters of the hero of the narrative, his strengths and weaknesses, successes and failures in the professional career. The skill of a collector and interpreter was to still mark its presence, to add some color to portrait (the character of the hero) and landscape (ambient reality). The review takes an attempt to generalize the most characteristic qualities of Melnikov, professional and individual ones as well. However the author of the review puts forward questions on to what extent some features of Melnikov's policy might be considered legitimate and valid nowadays regarding the role of state in development of railways infrastructure, investment and operations.

Keywords: railway, history, Melnikov, the Russian Empire, Minister of Railways, first railways, railway construction.

Any historical book is not a simple statement of facts, either a chronicle of events. Written primarily for contemporaries of the author, it is designed to awaken interest in the experience of our predecessors, to extract life lessons, to learn to be moral, steadfast in opposing evil and temptation, to be able to find parallels with the present day, so that while comparing eras and generations, to be able to find reasons and samples suitable for use in the name of present and future of a country.

With all the pathos of these words they are not superfluous in the evaluation of such nonfiction as presented in the book of A. G. Chukarev. Without claiming any particular literary merit, it plays a role of a synthesizer of all materials, written during two centuries, about Pavel Petrovich Melnikov, an extraordinary man, with a strong moral core and a great engineering talent. The material about him, accumulated over the years, allows not only to dissect in detail biographical outline, chronology of scientific and practical activities of «chief of railways» of imperial Russia of the period of railway emergence, but also to highlight in detail, as stressed in the introduction by the author, human parameters of the hero of the narrative, his strengths and weaknesses, successes and failures in the professional career.

It makes no sense to analyze or, especially, to retell all twenty chapters of the work under review. Documentary is such, that it is full of facts, names, numbers, which are often free from emotion and speak for themselves, but the skill of a collector and interpreter is to still mark its presence, to add some color to portrait

(the character of the hero) and landscape (ambient reality). And from this point of view, of course, completeness and role of each chapter are less important as compared to the book on the whole as only its integrated contents create an image of the first Russian Minister of Transport.

If we follow the sequence of so-called «cross-cutting themes» and try to sum up (to generalize) the most characteristic qualities of P. Melnikov, quite stable traits and characteristics of his personality will be found easily. Not aspiring to an exhaustive analysis, we can distinguish at least up to a dozen positions; that can to some extent reveal the features of this person, in the whole range of inherent interests, aspirations, behavioral rules:

- *Firstly, the author's estimates and documentary evidence, testimonies of contemporaries, reinforcing them, clearly ascertain that Pavel Petrovich Melnikov had a public mind, scale of vision of problems and tasks, ability to distinguish a strategic meaning in ongoing projects and private programs, even those that were not ranked as priority and binding at the moment, (this «long-playing» idea, in fact, is present in all chapters of the book, which deals with direct design and construction practice of Melnikov);*

- *His second major difference is unconditional recognition of the priority of the state in construction and operation of railways, the preference of public money for their design and maintenance, as obvious self-interest, and sometimes excessive passion for profit of private capital representatives come into irreconcilable contradiction with strategic – military,*



geopolitical, civil –interests of the state and inflict considerable damage (See, in particular, chapters 5-7, 10-12, 14);

- One more thing is thoroughness, justification of technical and economic calculations in the preparation of projects and solutions, understanding of importance and social purpose of railways, and most importantly the fact that the vast territory of Russia need to be available for the population to move to the farthest point of the country, no less than military units protecting it from potential / real enemies, and that consideration should largely prevail over purely economic benefits (for example, chapters 6, 7, 10, 14, 16);

- The fourth principal position is support of domestic manufactures, if we use modern terminology; he knew how detrimental would be reliance on foreign suppliers of railway technology, equipment, rails, and was always an advocate of creation of own Russian plants for production and repair of rolling stock, organization of own rail rolling production, the use of not imported foreign coal, but coal of Donetsk in locomotive furnaces (chapters 7-9, 12);

- The fifth paragraph of his merits is openness to everything new, a high degree of self-learning, a willingness to creatively and without any morbid pride to evaluate and use the experience of others, advanced scientific and technical ideas in the interests of work, to attract reputable foreign experts and, at the same time to descend to hire young, unknown graduates of the Institute of Transportation Engineers (see chapters 4, 7-9).

Then we can enlist many of his inherent personality traits, in which to a smaller extent as it may sound, large-scale projections are present, but it is impossible not to notice in them enviable moral values, intellectual potential, a real respect for professional environment:

- Excellent education background, unique memory, repeatedly proven engineering and management talent;

- Combination of outstanding theoretician, thinker in academic sense and practical man-realist in one person;

- Innate sociability, which helped him both to communicate adequately with the monarch, colleagues in railway circles, scientific and technical intelligentsia, workers;

- Personal and business honesty, lack of gain reflex, some rights on privileges and extra comfort in everyday life, recognized by all (even hidden enemies or adversaries);

- Ability to respect honest work, talents and achievements, regardless of position or social origin.

Summarized and systematized in its own way, characteristics of the hero of the book, the engineer and statesman, are not intended, of course, to create an icon of the person. While it would be unfair to keep silent about not exaggerated human qualities of this outstanding professional, who naturally became the first minister of transport in the epoch of formation of the railway sector in the country. He had failures in his professional activities (see, e.g. chapter 17), in family life. In his biography such a little weakness was found as interest in spiritualism, fashionable at that time. But that does not lessen his major achievements and personal merits, noted by the author.

With regard to projections for today, attempts to compare and find parallels and successive connection of observed events and phenomena, proximity (or coincidence?) of shared for a long time many collisions, make me personally, put it mildly, to «become concerned». This thing is, of course, subjective, and each reader will see own parallels, find own associations. Yet when the same arguments and the facts of different eras coincide– there is a pattern. At least the regularity of struggle is present, whether of opinions, or beliefs, or maybe there is a regularity of contradictions, inherent in social nature of a man.

How can we evaluate, for example, Melnikov's idea of the priority of state in the transport sector from the point of view of opposing modern threats, particularly that of terrorist acts, if well-coordinated management and administration system regarding both railway infrastructure management and freight and passenger traffic operations lacks? How can territorial accessibility for the population regarding vast distances, the presence of «blind» places in respect of transport geography and high prices of passenger tickets for ordinary citizens be ensured, if due public control over transport system will be lacking? How should the state motivate the domestic production of modern models of locomotives, and rolling stock?

Two times are paradoxically close to each other regarding the position of First Minister of Transport about the fact that the difficulties in construction of railways should not be justified by shortfalls of economic benefits, and a perpetual shortage of budgetary funds. One of false assumptions here is that it is not necessary to present self-deception and speculation as real problems! In any country, under any state regime public money always lacks. The only question is who and with what consequences for the public treasury worsens the situation usual for all times. At the example of construction of the railway Petersburg–Moscow and behavior of the then Chief of the Ministry of Railways count P. A. Kleinmichel, who was made by the Emperor Nicholas I personally responsible for the outcome of the project, the book illustrates such a conflict quite clearly.

To learn and evaluate historical parallels is a destiny, mainly, of a reader. The book under review gives a lot of reasons for it. And in this way we can meet something absolutely unfamiliar. In this way, of course, the book will not disappoint anyone.

I am, however, a little bit upset. Although this can be deemed as rather a chicane than a serious reproach to the author. Why was the twentieth chapter named «Railway uncrowned kings» put as a final chapter in the biography of the hero? Being most of the volume (the greatest of all!), this chapter is given in the form of short essays, sketches of important figures of the time in the railway business. It is evident that these materials do not have a direct relation to the content of the narrative about Melnikov, and it is unclear why they are here. In my opinion they are «by-products» – no more than that.

This does not mean that we have without proper pathos to complete the review of the book, written with passion and interest to the person to whom grateful descendants settled a monument in the XXI century in the Moscow square where three railway stations are located. The character of this documentary story deserves kind words; its texture is full-bodied and corresponds to the task assigned by the author. ●

Information about the author:

Vladimirov, Yuri V. – Ph.D., Moscow, Russia, mirtr@mail.ru.

Review received 8.06.2015, accepted 3.07.2015.