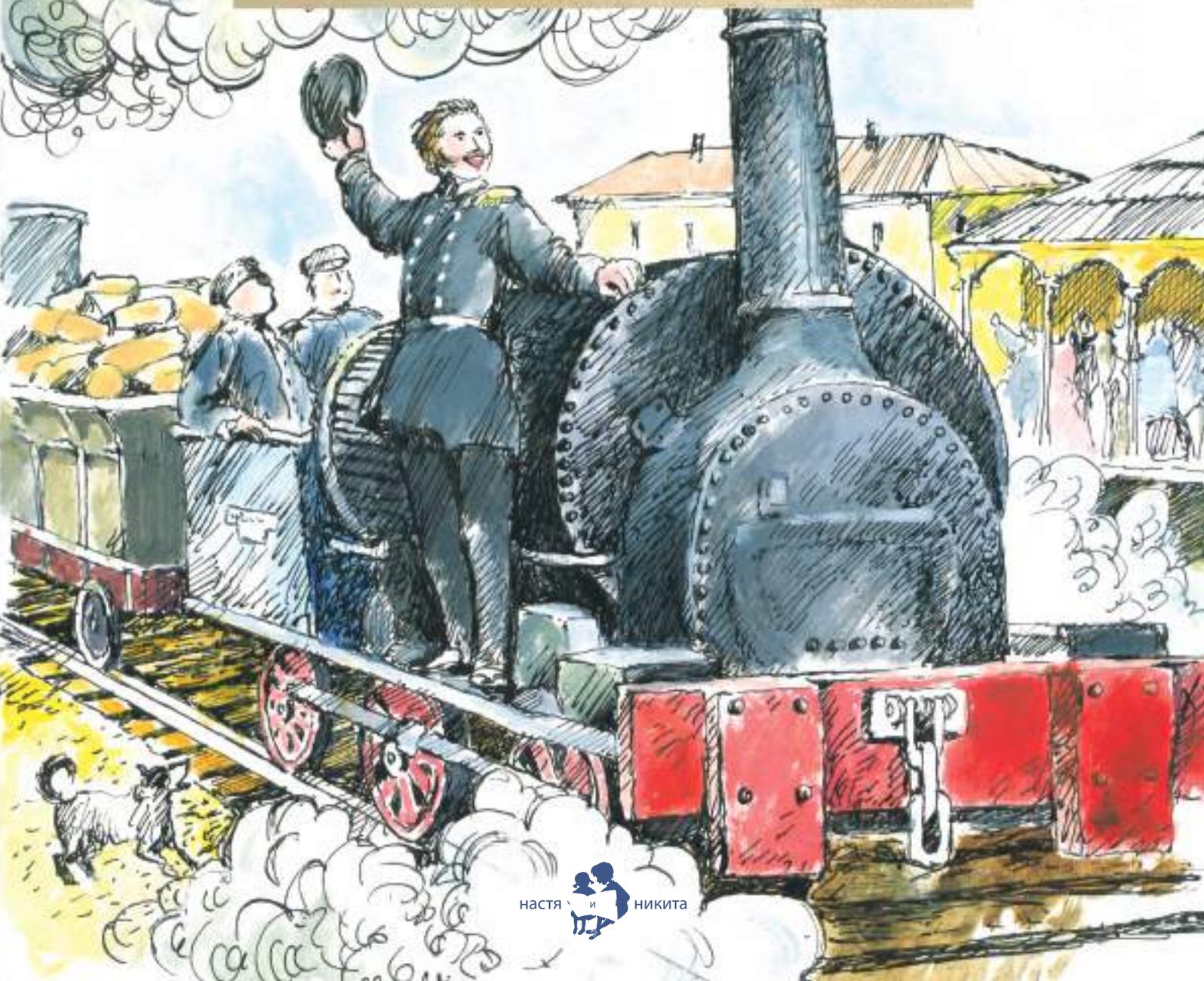




• МАРИНА УЛЫБЫШЕВА •

Всегда — первый!

Первый министр железных дорог

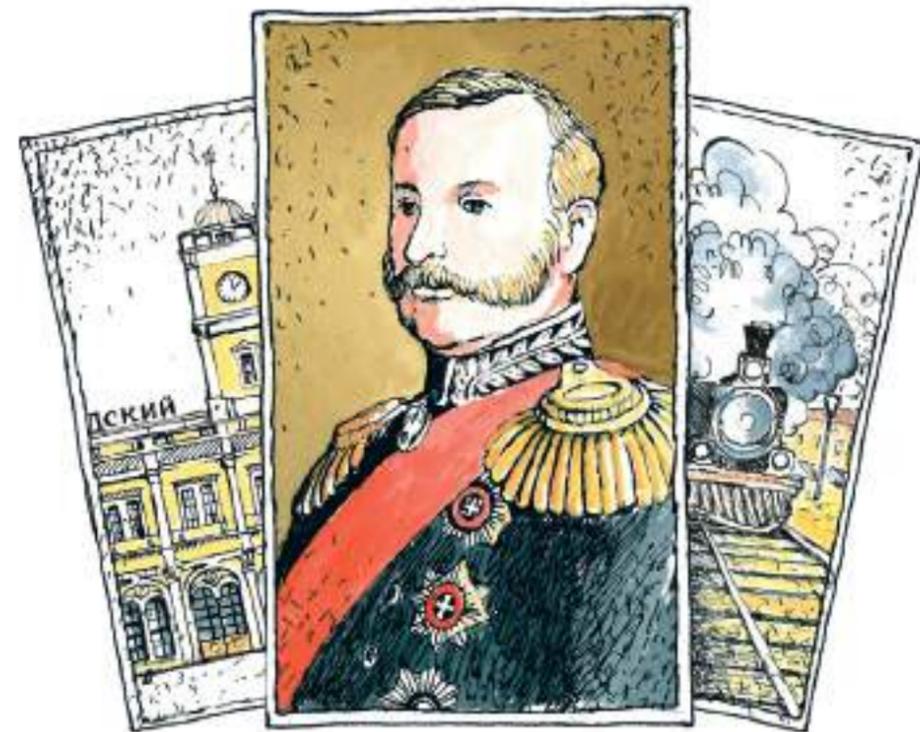




МАРИНА УЛЫБЫШЕВА

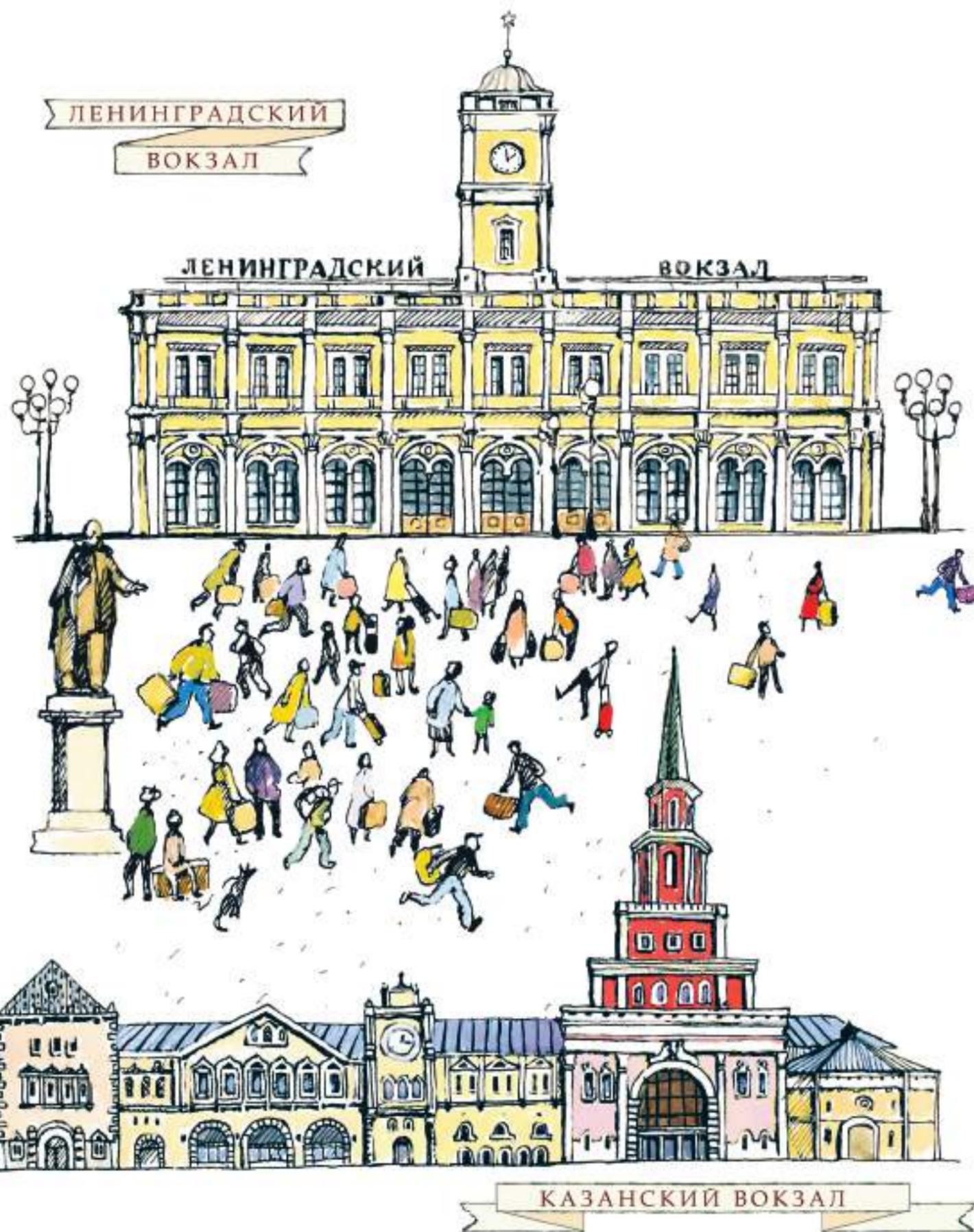
Всегда – первый!

Первый министр железных дорог



Художник
Наталья Кондратова

Москва. Издательство «Настя и Никита». 2018



У Трёх вокзалов

В Москве есть место, которое когда-то давно называлось Каланчёвское поле. Почему Каланчёвское? Потому что стоял в этом поле дом с высокой каланчой. Каланча — слово татарское и означает башню. Впрочем, и башня — слово татарское... Хотя что теперь считается: оба слова давным-давно стали русскими.

Но мы с вами говорим о доме. Был это не простой дом, а царский дворец Алексея Михайловича Тишайшего. Построил он его на окраине столицы, чтобы оттуда ему было удобней путешествовать в другие города.

Дворца этого давно уже нет. Каланчёвское поле перестало быть окраиной, застроилось высокими домами. Да и называется теперь по-другому — Комсомольская площадь. А вот отправляться в путешествия люди так и продолжают именно отсюда. Потому что находятся на этой площади три железнодорожных вокзала: Ярославский, Казанский и Ленинградский. В народе это место так и называют — площадь Трёх вокзалов.

На пользу Отечеству

Павел Мельников родился в 1804 году в Москве. Когда мальчик немного подрос, родители задались вопросом, как воспитать ребёнка так, чтобы он приносил пользу Отечеству. И решено было отдать его в частный пансион Василия Степановича Кряжева. Сейчас слово «панси́он» знают немногие. А когда-то оно было распространено — так называли частные школы, где ученики не только учились, но и жили.

В те времена это было лучшее в Москве учебное заведение для детей купечества и мелкого дворянства. Сам Кряжев был человек выдающийся — писатель, педагог, знаток иностранных языков. Созданный им пансион впоследствии воспитал гениального учёного Дмитрия Ивановича Менделеева, выдающегося врача Сергея Петровича Боткина, врача и педагога Николая Ивановича Пирогова. Но сначала там учился Павел Мельников, и закончил он эту школу, как говорили, «с отличным старанием». Технически одарённого юношу приняли в военно-строительную школу путей сообщения, которую он тоже окончил, как вы уже догадались, — первым!

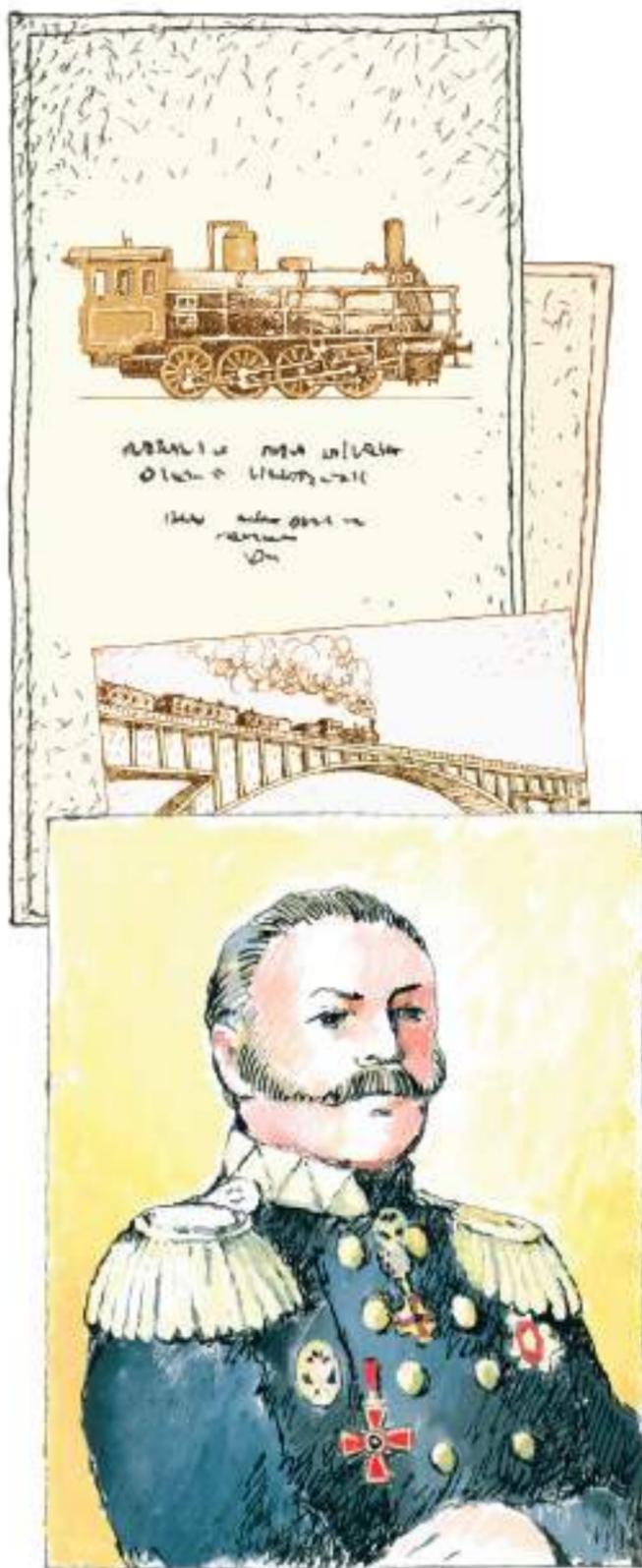


В самом центре этой площади стоит памятник: красивый человек в парадном мундире с эполетами и в наброшенной на одно плечо шинели. В правой руке у него свёрнутая тетрадь, а левую он протянул к нам жестом, каким благословляют маленьких детей или хотят погладить их по голове.

Как вы думаете, кто же это такой? И на какое такое доброе дело хочет он нас благословить?

Павел Петрович Мельников

Павел Петрович Мельников — строитель первой в России железной дороги большой протяжённости, первый министр путей сообщения, инженер, написавший первый учебник о железных дорогах... Кстати, вы заметили, что в нашем рассказе о Мельникове уже трижды повторилось слово «первый»? И это далеко не случайно. Бывают люди, которым по жизни всегда приходится быть первыми.





Определён в вундеркинды!

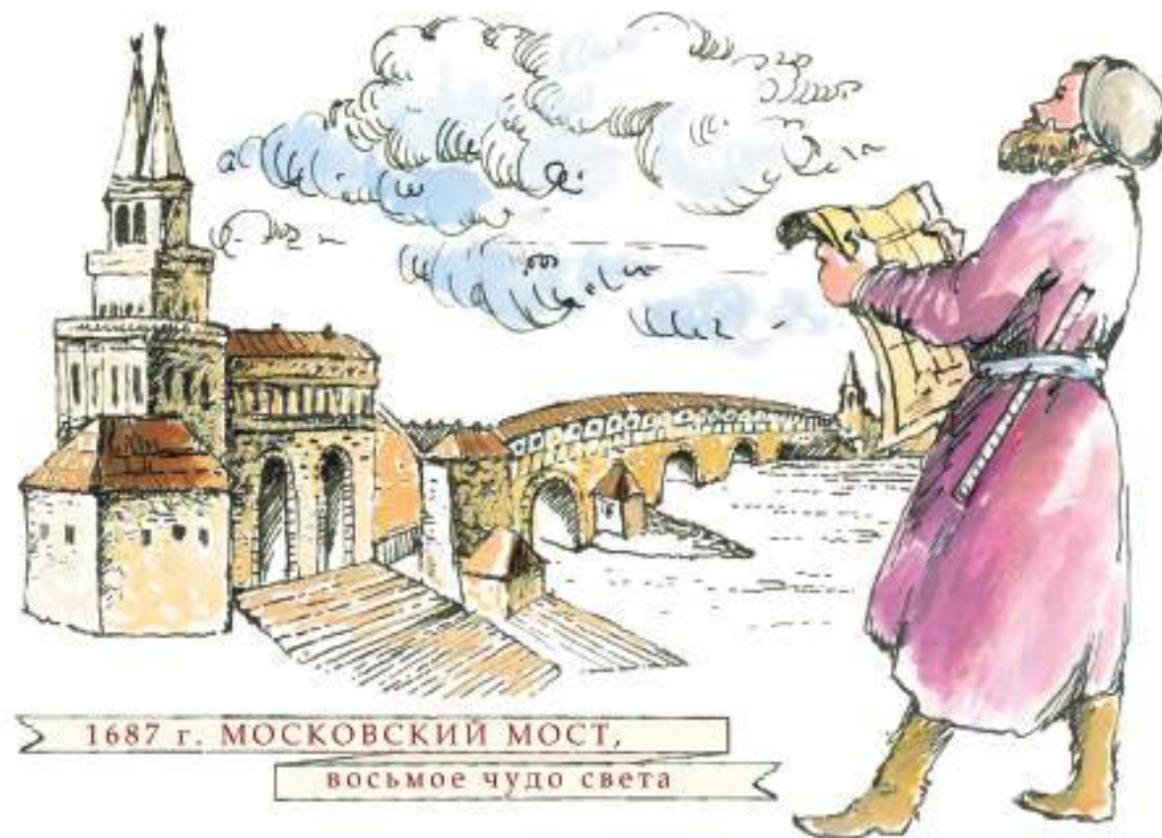
По обычаю выпускников школы представляли директору Института Корпуса инженеров путей сообщения. Встречался он с ними не просто так, а присматривал во время беседы, кого пригласить учиться в свой институт. Паша Мельников так понравился директору, что тот зачислил его сразу... на третий курс! А вы сами понимаете, что сразу на третий курс в высшие учебные заведения зачисляются только особо одарённые дети — вундеркинды! Павел хорошо чертил и рисовал, знал иностранные языки, математику, физику. По окончании института ему предстояло стать военным инженером-строителем. Давайте сделаем небольшое отступление и узнаем подробнее: кто же это такие — военные инженеры-строители?



Розмысл — от слова «мысль»

Профессия эта древняя. Только раньше на Руси таких людей именовали не инженерами, а розмыслами. Корнем этого названия было слово «мысль». Розмысл — человек, который размышлял над тем, как соорудить что-нибудь нужное, что помогло бы на войне одолеть врага. Да, профессия инженера раньше была именно военной. Придумаешь, какую соорудить ловушку для неприятеля, — вот ты уже и розмысл! Розмыслы строили крепости, переправы, мосты, оборонительные укрепления. Впрочем, они также соображали, как разрушать вражеские укрепления и крепости.

Со временем таких людей стали звать инженерами. Слово «инженер» — тоже древнее, и происходит оно от латинского «способность», «изобретательность». Постепенно военных инженеров становилось всё меньше, а всё больше появлялось инженеров мирных, гражданских, которые строили не крепости и укрепления, а обычные дома. Но когда жил Павел Петрович Мельников, мир-





А. ГАННИБАЛ



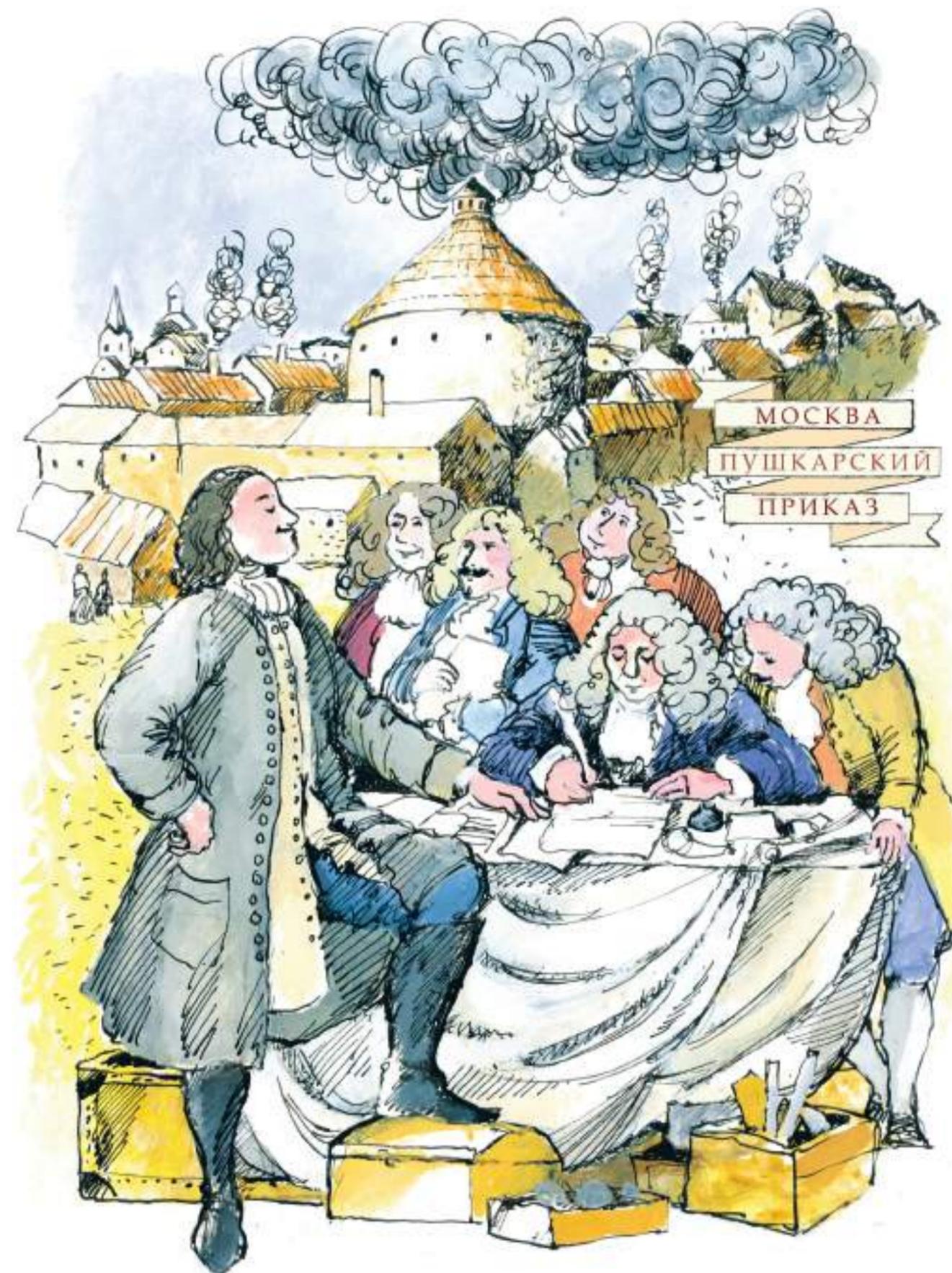
А. СУВОРОВ



М. КУТУЗОВ

ный инженер был редкостью. Потому и носил Павел Мельников военную форму с погонами и эполетами, и подчинялся строгой воинской дисциплине. И почитал, как родителей, своих знаменитых предшественников — военных инженеров и полководцев: прадеда великого Пушкина Абрама Петровича Ганнибала, Александра Васильевича Суворова, Михаила Илларионовича Кутузова. Эти военачальники не только командовали войсками, но и приложили немало усилий к сохранению жизни своих солдат именно инженерными средствами, то есть строительством укреплений, наведением переправ и мостов, минированием и подрывом переправ при отступлениях.

Был в русской истории ещё один выдающийся военный инженер и строитель — император Пётр Первый. Он создал первую военно-инженерную школу — школу Пушкарского приказа. Ему принадлежат знаменитые слова о важности инженеров на войне: «Инженерные и минёрные офицеры как в рангах, так и в окладах от армейских офицеров выше для того, что они прочих офицеров, кои только одинарную шпагой служат, наукой превосходят». Витиеватая фраза, а означает она, что военных инженеров Пётр ценил выше, чем просто офицеров.



Как Мельников спас Даугавпилс

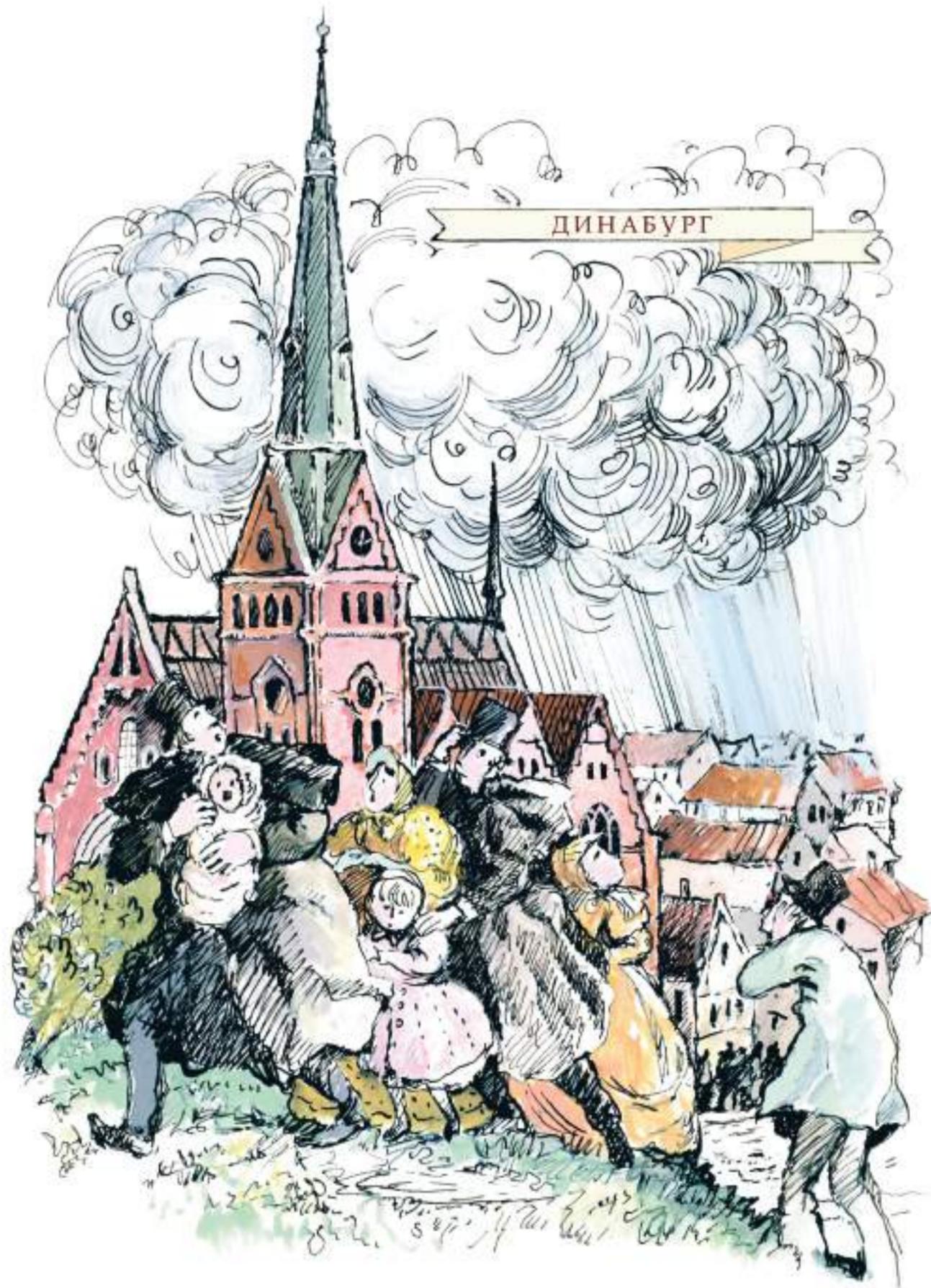
В 1825 году Павел Мельников закончил институт. В списке выпускников его имя значилось... опять первым! Оно было занесено на мраморную доску почёта в актовом зале. И уже через несколько лет молодой человек стал знаменитым в технических кругах, получив звание профессора. А помогло ему в этом вот что.

В то время на западе Российской империи стоял городок Динабурґ. Городок на берегу Западной Двины́ был небольшой, но важный в стратегическом отношении. Динабургская крепость сыграла существенную роль в Отечественной войне 1812 года. Да вот беда: крепость начала разрушаться от частых наводнений. В 1821 году императору Александру Первому доложили, что крепость и сам городок находятся под угрозой.

Император вызвал к себе директора Института Корпуса путей сообщения и приказал: городок и крепость — спасти! Вышел озадаченный директор от императора и кинулся к немцам, которые в то время считались лучшими инженерами. Им и было поручено исполнить приказ царя. Бились они над этой проблемой чуть не десять лет. Уже и царь умер, и на престол вступил другой император — Николай Первый. А у них ничего не получается. Совсем загоревал директор института: мы, мол, лучшее учебное заведение страны, а выполнить царский приказ не можем!

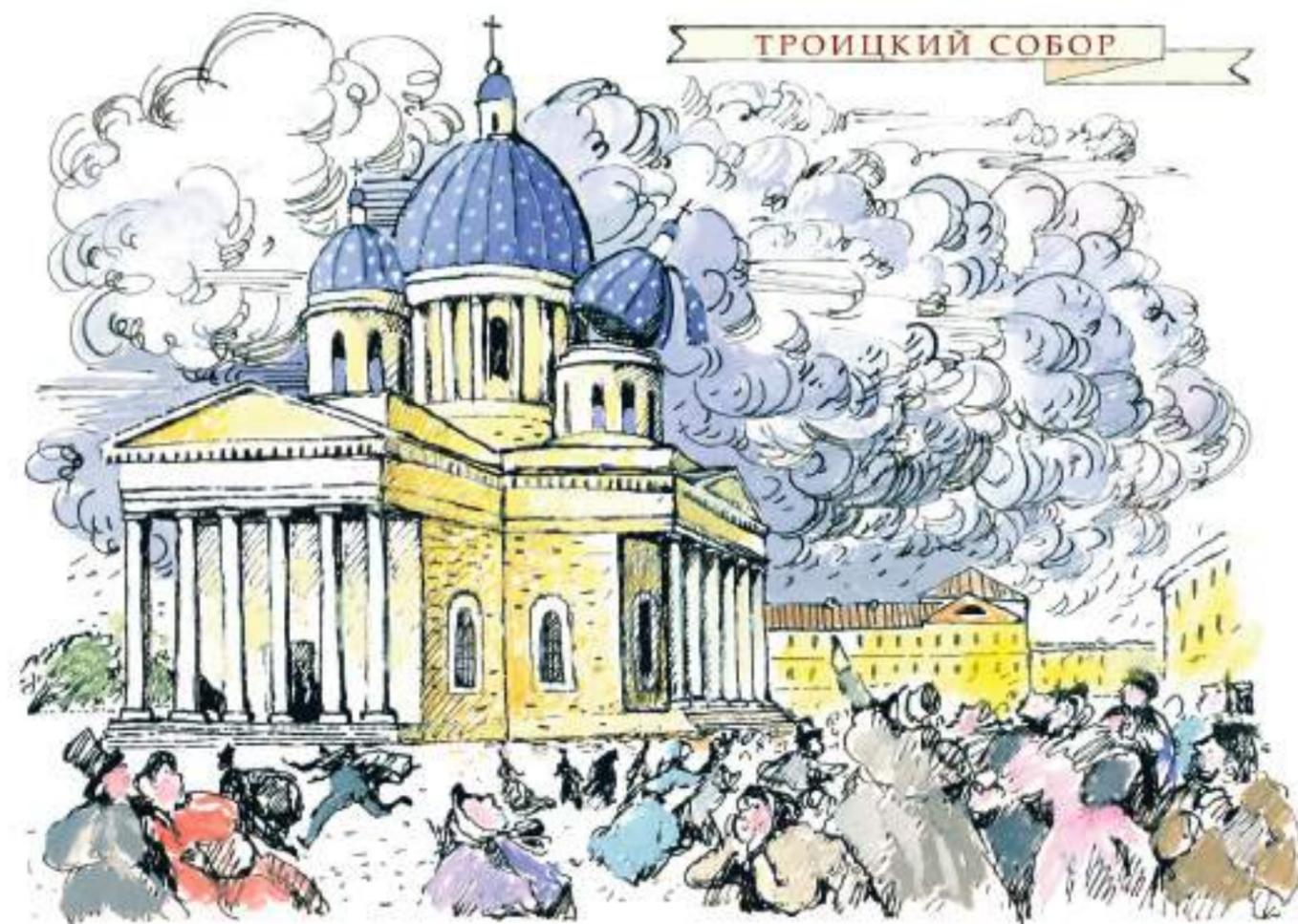


ЦАРЬ АЛЕКСАНДР I



Тогда Павел Мельников и предложил свой проект: соорудить специальную дамбу, ограждающую крепость и городские предместья со стороны реки. Проект оказался очень удачным: дамба не только спасла город, но в придачу решила проблемы сообщения левого и правого берегов. И ещё после строительства дамбы горожане получили возможность использовать половодья как защиту от неприятелей. Поэтому весной завоёвывать их было точно невозможно. После этого Мельниковым заинтересовался сам император.

Кстати, эта дамба до сих пор спасает город от наводнений, только называется этот город теперь иначе — Дáугавпилс, и находится он на территории Латвии.



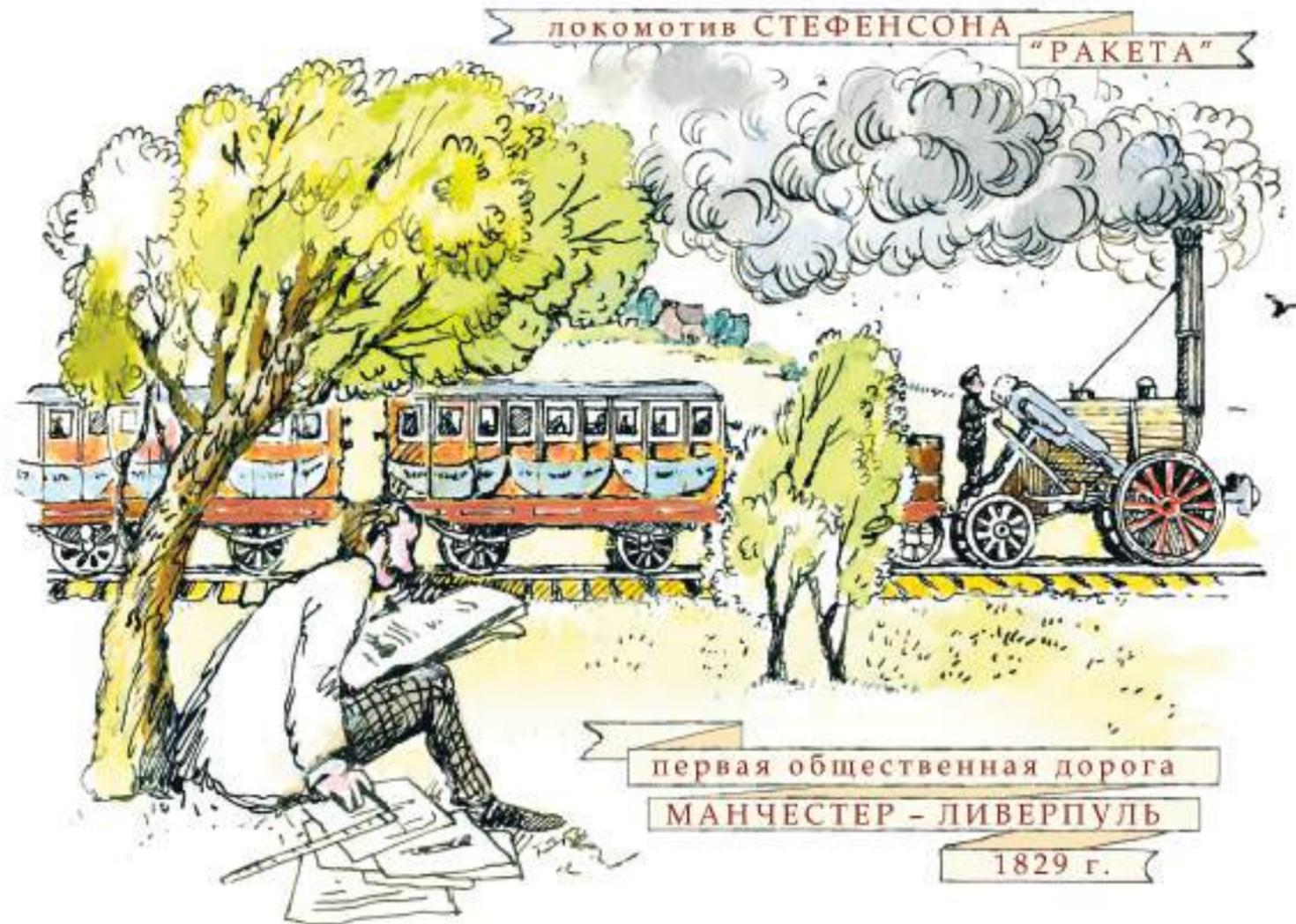
После урагана

В 1834 году в Петербурге случился сильный ураган. Настолько сильный, что порыв ветра поднял и сбросил на землю купол Троицкого собора лейб-гвардии Измайловского полка. Мельникову поручили построить новый купол. Молодой инженер предложил оригинальное решение, для осуществления которого не потребовалось строительных лесов. Все части купола были изготовлены на земле, а затем их по специальному наклонному настилу подняли вверх и там уже пригнали друг к другу. Этот способ постройки был так необычен и нов, что о Павле Петровиче заговорили уже не только в Петербурге, но и за рубежом. Причём за рубежом-то ему как раз и предстояло вскоре отправиться...

Учебник на вес бриллианта

Как только в России зашла речь о железнодорожном транспорте, Павел Петрович Мельников стал его горячим сторонником. Он сразу понял, что за железными дорогами огромное будущее. Но эти проекты встретили и серьёзное сопротивление. Нашлись учёные, которые доказывали, что едкий дым паровозов уничтожит в империи всех птиц, куры перестанут нестись со страху, а у человека от быстрой езды разовьётся болезнь мозга.

Но ведь во Франции, Англии, Бельгии, Германии и Австрии первые железные дороги уже действовали. И Павла Мельникова решено было послать туда на разведку, всё посмотреть и разузнать.



Больше года продлилась эта заграничная командировка. Из неё инженер привёз отчёт... в пяти томах: 1673 страницы рукописного текста и 190 листов чертежей! Они убедительно доказывали: дороги нужно строить. Но министры тянули, опасаясь браться за новое и непонятное дело. Да и где взять специалистов? Их даже среди иностранцев было немного. Но Павел Мельников убеждал, что русские инженеры сами могут осилить эту задачу, не хуже англичан и австрийцев.

Император Николай Первый самолично отправил Мельникова ещё в одну командировку — в Соединённые Штаты Америки. Оттуда Мельников привёз 1500 страниц текста и горы чертежей. И это были не просто отчёты об увиденном: там содержались новые проекты, собственные исследования, задумки и инженерные решения. Собственно, эти материалы и стали первым в России учебником по железнодорожному делу. За него молодой профессор получил достойную награду: Главное управление путей сообщения и публичных зданий вручило ему бриллиантовый перстень.



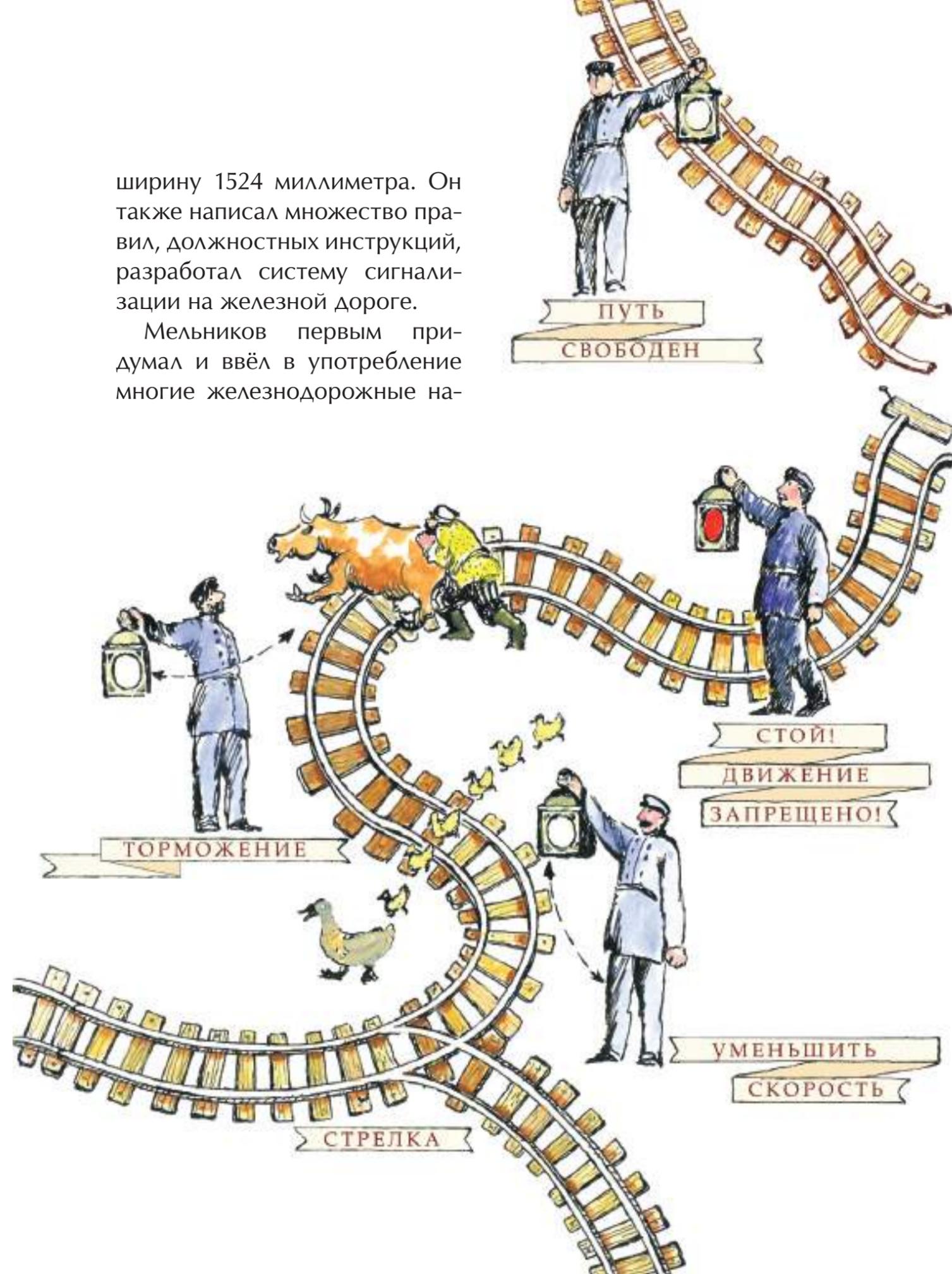
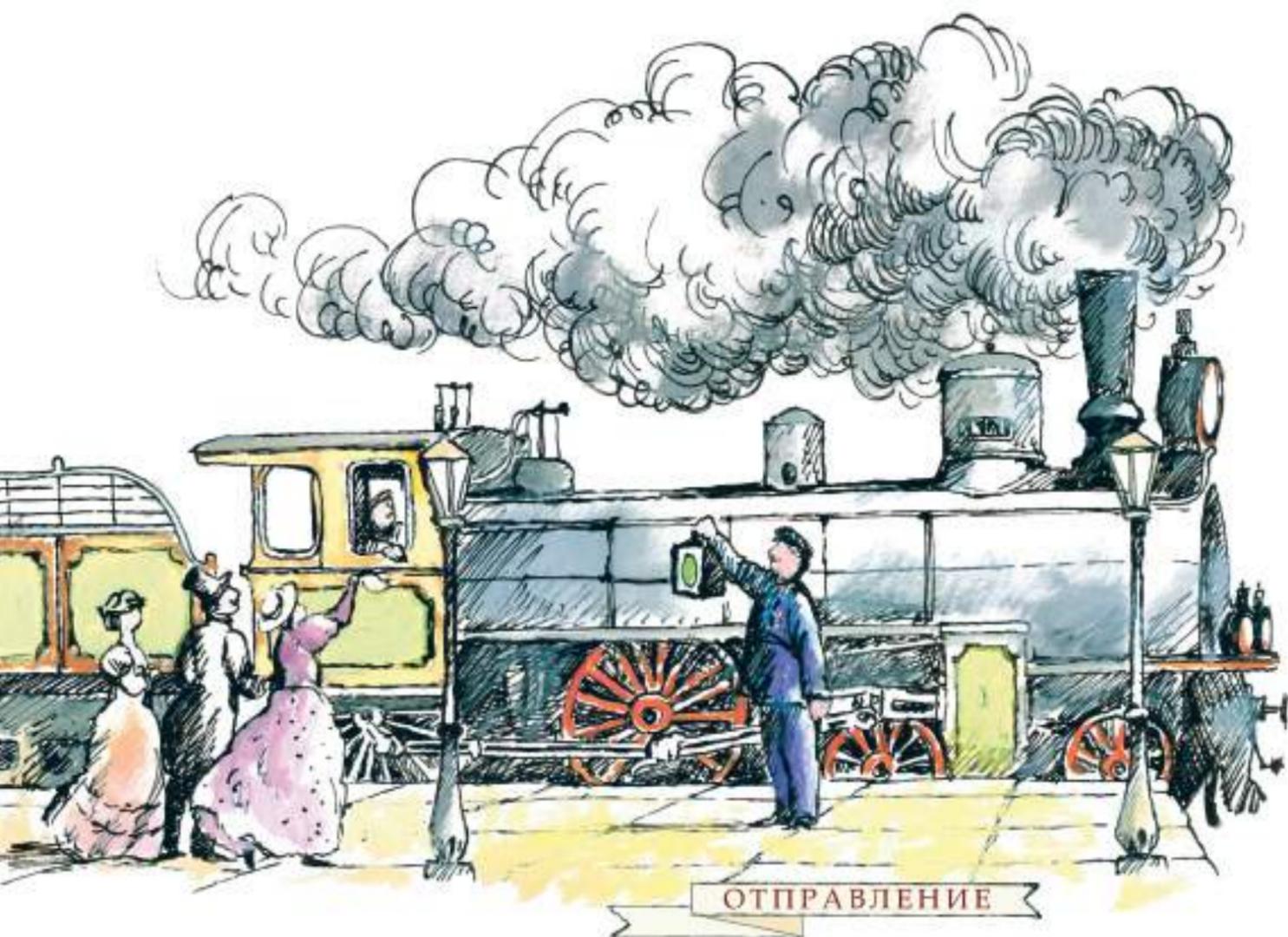
Только двухколейка!

— Мы не лыком шиты и не лаптем щи хлебаем! — убеждал Павел Петрович императора. — Мы докажем, что сами умеем строить прочно и дёшево!

Американцы в то время проектировали только однопутные дороги, когда по одной и той же колее поезда должны были ездить по очереди в обе стороны. Павел Петрович говорил, что выгоднее строить два пути для встречного движения поездов. И рассчитал, что все колеи должны быть стандартными и иметь

ширину 1524 миллиметра. Он также написал множество правил, должностных инструкций, разработал систему сигнализации на железной дороге.

Мельников первым придумал и ввёл в употребление многие железнодорожные на-



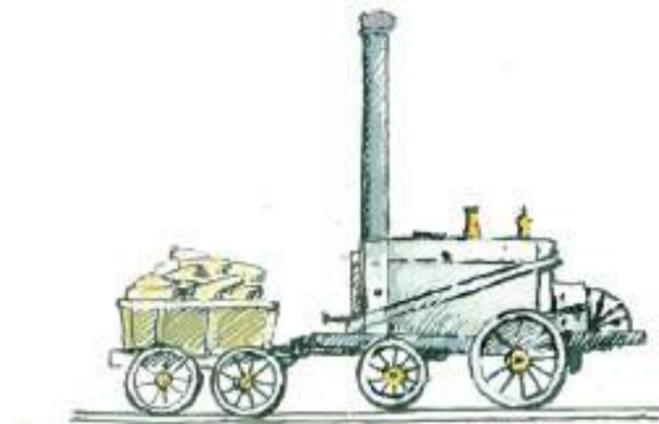
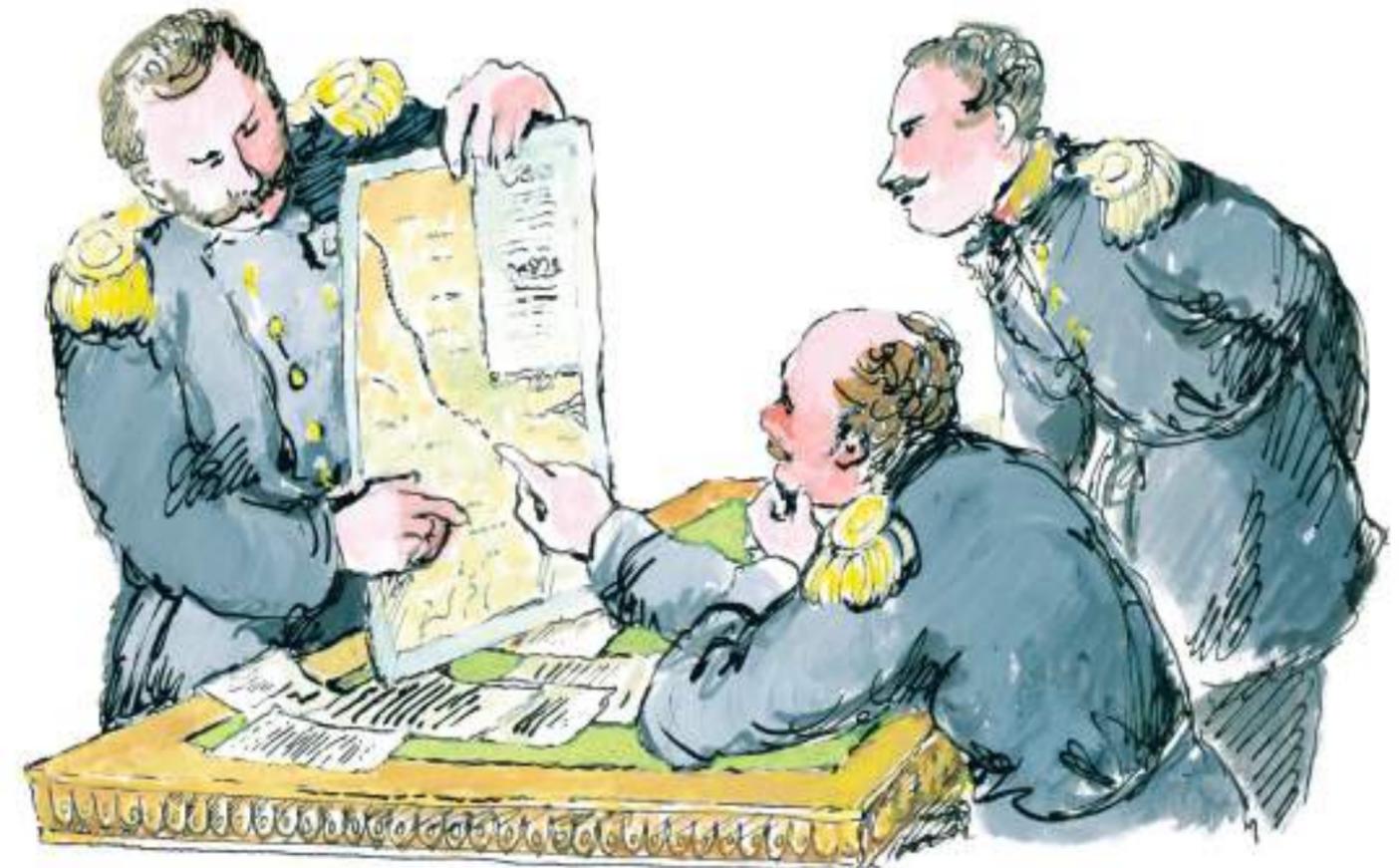
Железные дороги — дело всей жизни

звания. Сам термин «железная дорога» — его идея! А ещё он придумал термины «стрелка», «разъезд», «подъездные пути». Изобретать новые слова всегда очень сложно. Поэтому часто для этого брали уже знакомое слово и придавали ему новое значение.

Например, всем нам, конечно, знакомо слово «проводник». Это человек, который следит за порядком в вагоне, проверяет билеты. А знаете ли вы, как назвать проводника на латыни? Конечно, знаете! Потому что называется он на латыни «кондуктор».

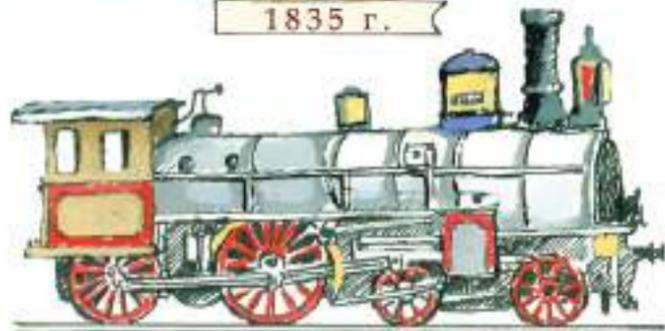
Вообще-то раньше в России кондуктор — это было воинское звание, которое присваивалось унтер-офицерам корабельной и береговой службы. Но теперь прочно прикрепилось к железным дорогам.

1 февраля 1842 года Николай Первый подписал указ о строительстве железной дороги между двумя столицами: Санкт-Петербургом и Москвой. Руководить этим строительством назначили двух директоров: Мельников возглавил Северную дирекцию, а его коллега Николай Осипович Крафт — Южную. С тех пор вся жизнь Павла Петровича без остатка была отдана железным дорогам. Он проводил изыскания, делал проекты, осушал болота, строил мосты и туннели, высчитывал изгибы пути, развивал металлургическую промышленность, доказывал, что вместо английских паровозов нам нужно выпускать свои, русские. Лучше него никто не разбирался в этом деле.



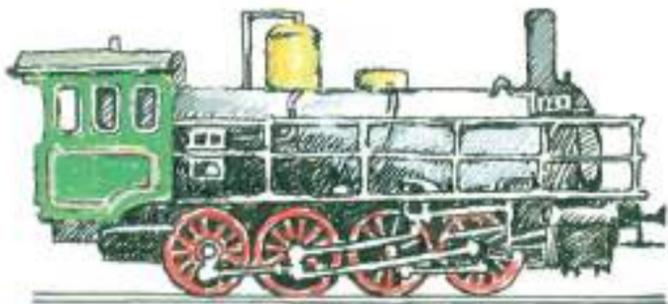
паровоз ЧЕРЕПАНОВЫХ

1835 г.



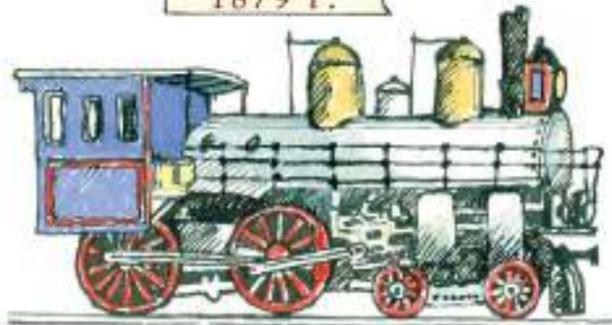
паровоз ДВУХПАРКА

1879 г.



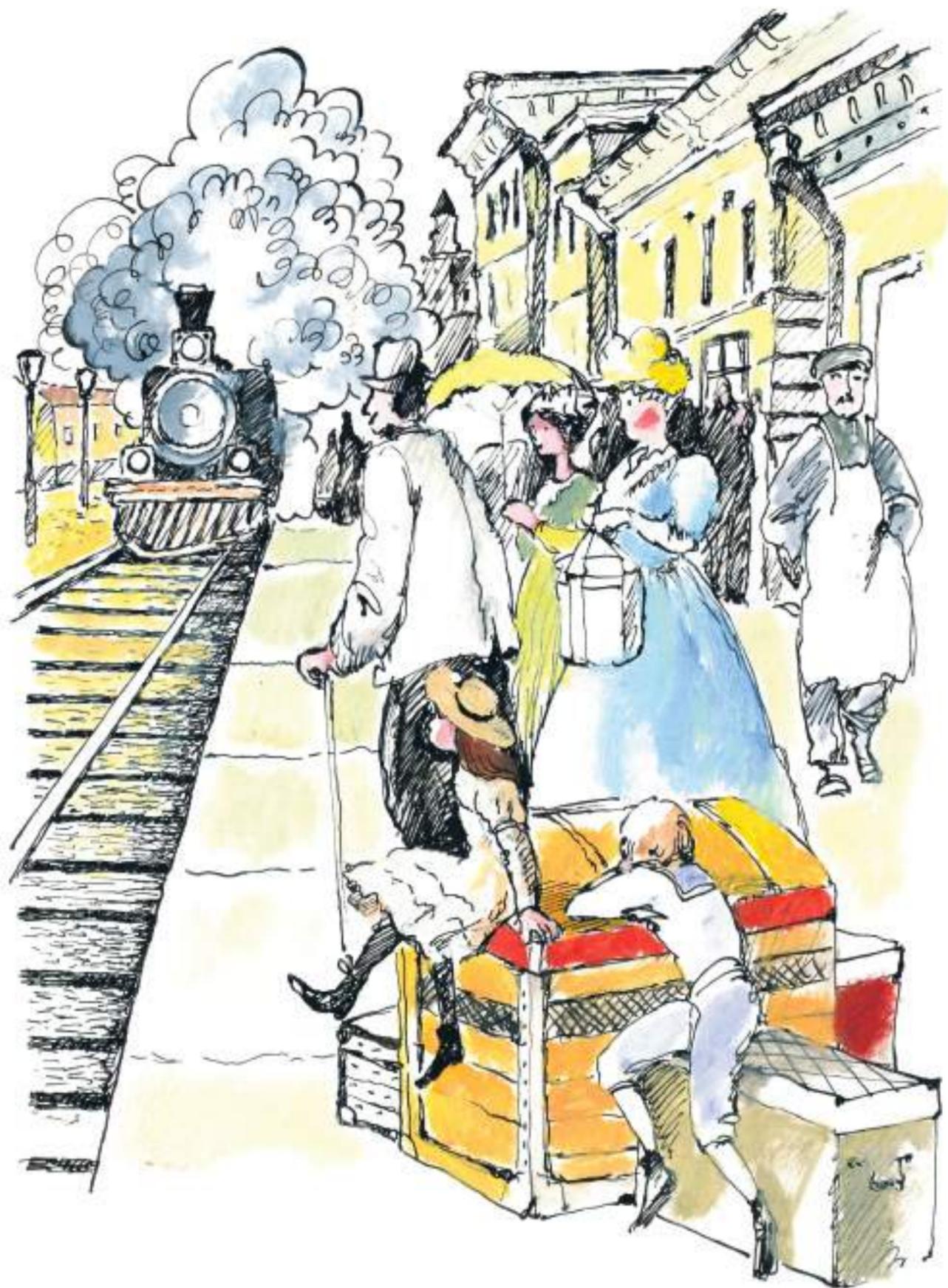
паровоз ЧЕТЫРЁХПАРКА

1879 г.



паровоз ПАССАЖИРСКИЙ

1891 г.



В 1865 году в России, учитывая важность вопроса о дорогах, появилось Министерство путей сообщения. И конечно же, Павла Петровича назначили главным. С тех пор он навсегда вошёл в историю как первый министр путей сообщения. И тут — снова первый!

За то время, которое он занимался железными дорогами, их протяжённость стала исчисляться тысячами километров. Они связали десятки городов: южных и северных, западных и восточных, Москву и Севастополь, Орёл и Саратов, Одессу и Киев. Они стали как бы кровеносной системой такого огромного организма, как Российская империя. И они возродили этот организм к новой жизни, привели к экономическому процветанию. Уральские заводы стали производить русские рельсы и паровозы, и вскоре Россия уже не нуждалась ни в немецких, ни в английских специалистах. Наоборот, уже к нам ехали иностранные инженеры перенимать опыт.

За свой многолетний труд Павел Мельников был награждён орденом святого князя Владимира II степени.





Добрые дела

Все, кто общался с Павлом Петровичем, отмечали его необыкновенную скромность. Шитый золотом мундир он надевал лишь по праздникам. В будние же дни ходил в скромной одежде и по своим железным дорогам ездил не в первом классе, а в общем вагоне. Так что никто и не узнавал в нём главного министра железных дорог.

Когда Мельников вышел в отставку со своего высокого поста, он поселился в городе Любань неподалеку от Санкт-Петербурга. Он так и не обзавелся семьёй и на покое всё свое время посвятил благотворительности. На свои средства он учредил в Любани школу для детей железнодорожников. Затем устроил приют для девочек-сирот и богадельню для неимущих старушек. Потом он выкупил часть городской земли и разбил на этих землях сад

и огород, чтобы всем его подопечным поступали свежие овощи и фрукты. Для нуждающихся студентов своего родного Института путей сообщения он учредил стипендии и выплачивал их из собственного кармана.

В память о строителях железной дороги Москва — Санкт-Петербург Павел Петрович решил построить церковь. Автором проекта храма стал архитектор Константин Тон, который проектировал вокзалы. При входе в церковь установили мемориальную доску, на которой выбили имена инженеров, принимавших участие в строительстве Николаевской железной дороги, которая стала главным делом жизни Мельникова. По этой дороге, связавшей Москву и Санкт-Петербург, мы ездим и сегодня.



Вот сколько хорошего может сделать один человек! Да это мы ещё не всё и перечислили. В городе Елец он открыл первое в стране училище для машинистов, дорожных мастеров и телеграфистов. А на Волге благодаря его усилиям исчез тяжёлый труд бурлаков и забегали сотни пароходов. Но про пароходы — это уже совсем другая история...

Потому и стоит в Москве на площади Трёх вокзалов памятник этому удивительному человеку. А вы, когда будете там, вспомните его добрые дела с благодарностью.



Марина **Улыбышева**

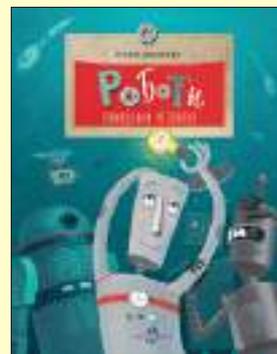
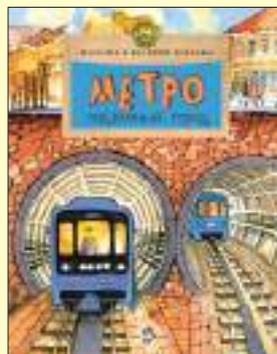
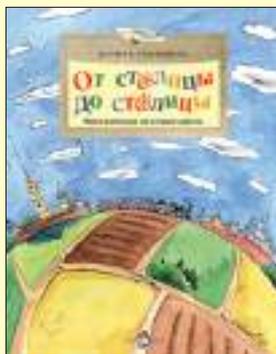
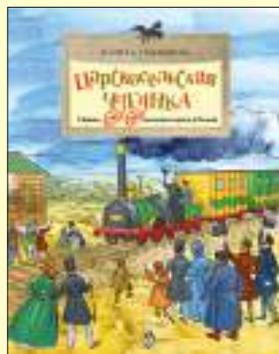
ВСЕГДА — ПЕРВЫЙ

ПЕРВЫЙ МИНИСТР ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Художник **Наталья Кондратова**

Павел Петрович Мельников — строитель первой в России железной дороги большой протяжённости, первый министр путей сообщения, инженер, написавший первый учебник о железных дорогах. Даже термин «железная дорога» — его изобретение. Но не только в этой сфере Мельников совершал свои великие дела. Десять лет лучшие инженеры бились над спасением одной важной военной крепости от затопления, а решил проблему Павел Мельников! Дамба, которую он придумал, до сих пор защищает жителей этого города.

• ЧИТАЙТЕ В СЕРИИ «НАСТЯ И НИКИТА» •



НАШИ КНИГИ ПО ИЗДАТЕЛЬСКОЙ ЦЕНЕ

в фирменном магазинчике «Я люблю читать»: Москва, ул. Покровка, 11.

А также книги лучших детских издательств и занятия с детьми!



Доставка по России — интернет-магазин **detiknigi.ru**

Давайте дружить:



facebook.com/nastya.i.nikita



vk.com/nastyainikita



instagram.com/detskaya_kniga

Читайте больше наших книг
на сайте **litdeti.ru**

Шеф-редактор детской серии
Редактор
Художественный редактор
Дизайн обложки
Дизайн книги
Корректор

Алина **Дальская**
Александр **Ткаченко**
Светлана **Лукоянова**
Ольга **Громова**
Елена **Поповская**
Наталья **Фёдорова**

ISSN 2074-2614
УДК 821.161.1 – 93
ББК 84(2Рос=Рус)6 – 44
У50



Для детей старшего дошкольного
и младшего школьного возраста

Литературно-художественное издание
Книжная серия «Настя и Никита»

Выпуск (176)

© ООО «Издательство «Настя и Никита», 2018

Подписано в печать 22.10.18.
Формат 70x108/16. Гарнитура OriumNew. Печать офсетная.
Печ. л. 1,5. Тираж 3000 экз.

Отпечатано в ООО «Онли-Пресс М», Заказ № 5098.

ISBN: 978-5-9067-8902-0



9 785906 789020

