

*Времен
связующая
нить...*



СЕРГЕЙ ИВАНОВИЧ
САЛОВА
1873-1933

Татьяна Куценина, Алексей Островский

*Времен связующая
НИТЬ...*

*Инженеры путей сообщения
и Новодевичий монастырь*

Санкт-Петербург
«РЖД-Партнер»
2012

От авторов

Эта книга об инженерах путей сообщения прошлого и о том, что удалось им сделать за свои недлинные порой жизни. По местам работы выпускников Института инженеров путей сообщения можно изучать географию старой России. А также, добавим, историю данной отрасли и страны. Провидению было угодно собрать многих из них после смерти под сенью деревьев некрополя Воскресенского Новодевичьего монастыря Санкт-Петербурга. А потом – на долгие десятилетия – скрыть от современников.

В 2008 году газета «Октябрьская магистраль» инициировала поиск заброшенных могил инженеров-путейцев. И сегодня мы можем сообщить, что на данный момент установлен и документально подтвержден факт захоронения на кладбище Воскресенского Новодевичьего монастыря более 200 работников ведомства путей сообщения. Эта информация, а также собранные по крупицам биографические сведения о многих из них публикуются впервые.

В ходе журналистского расследования мы обратились в многочисленные организации, к различным людям. И совершенно неважно, что кто-то помог в большом, а кто-то в малом, кто советом, а кто – конкретным делом. Это помощь была бесценной...

Свою книгу мы адресуем нынешним инженерам путей сообщения – как молодым, так и тем, кто связан с железной дорогой уже долгие годы. Первым из них, возможно, это будет интересно в плане «сделать жизнь с коготь». А вторым позволит поближе познакомиться со своими коллегами из века прошлого и позапрошлого. Ведь все они делали и продолжают делать одно дело: служить Отечеству.



Барельеф на постаменте памятника Николаю I (Санкт-Петербург, Исаакиевская пл.), иллюстрирующий строительство Петербурго-Московского ж.д., 1851 г.

«Бывают странные сближения...»

Инженеры путей сообщения и монастырь... Кажется бы, что может здесь быть общего? Но это только на первый взгляд — если абсолютно абстрагироваться от исторического контекста. А если же окунуться в атмосферу столичной жизни XIX века, то многое становится не просто понятным — очевидным.

Институт Корпуса инженеров путей сообщения (ИКИПС), появившийся в столице в 1809 году, стал первым транспортным вузом России. Специалисты, выходящие из его стен, были самыми квалифицированными, самыми образованными, самыми востребованными. Кстати, в том же году было создано Управление военных и сухопутных сообщений. Этими самыми сообщениями и стали заниматься выпускники ИКИПС. Они строили каналы и шлюзы, углубляли фарватеры рек, сооружали дороги и мосты. В 1830-х годах на ведомство была возложена задача контроля за всеми строящимися в стране государственными зданиями. В связи с этим оно получило название Главного управления путей со-

общения и публичных зданий (ГУПС и ПЗ). Когда же в середине XIX века пришло время первых железных дорог, инженеры-путейцы стали создателями данного вида сообщения. А к концу XIX века Россия вошла в число великих железнодорожных держав.

Новые поколения сменяли тех, самых первых, которые уходили в отставку, а затем и на вечный покой. Неудивительно, что для людей, составлявших плет инженерной мысли и плет общества, и место упокоения нашлось особенное — некрополь Воскресенского Новодевичьего монастыря.

Это кладбище было одним из самых богатых в Петербурге не только по дороговизне надгробий и убранству часовен и склепов, но и по значимости имен рос-



«Сооружение монастырей к обязанностям главного управления не относится, но...»

Так случается нередко: услуга, оказанная какому-либо человеку, со временем выливается в нечто большее. Но вряд ли тогда можно было представить, как отразится в дальнейшем это решение главы путейского ведомства середины XIX века. Причем не столько на современниках, сколько на будущих поколениях.

К оди-то участок, ограниченный с севера и юга Обводным и Лиговским каналами, а с запада Царскосельской дорогой (нынешним Московским проспектом), находился за границей города. Он-то и был выбран для возведения Воскресенского Новодевичьего монастыря. Разрешение на строительство последовало 1 июля 1848 года, а уже в августе в распоряжение духовного ведомства перешел участок земли в 34 десятины 243 сажени — в том числе 15 десятин рошек, а остальное — сенокосы и пахотные земли.

В том же месяце Святейший синод приступил к формированию Строительной комиссии. Одновременно обер-прокурор Н.А. Протасов обратился к главному управ-

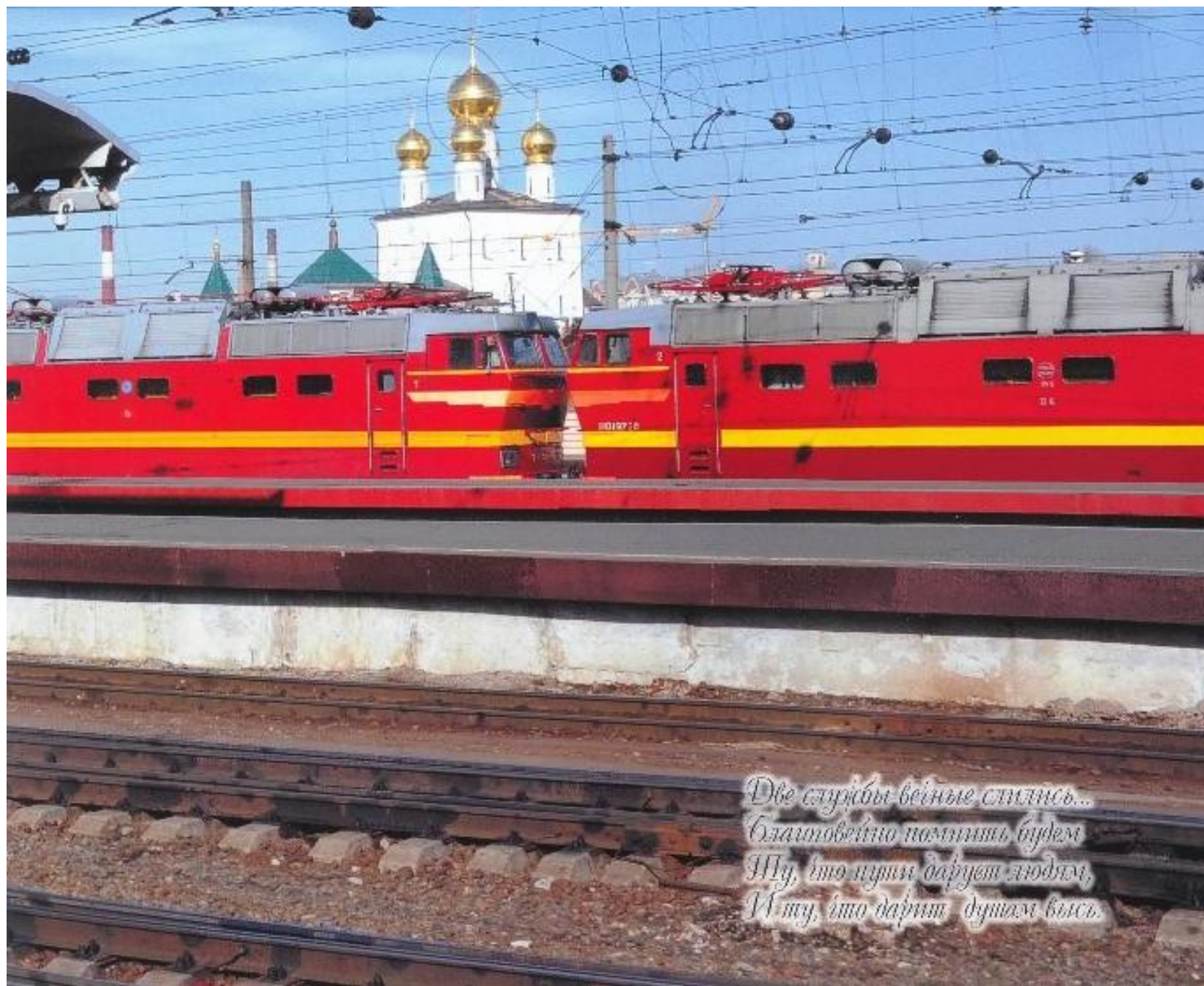
ляющему путей сообщения и дубляных зданий графу Клейнмихелю с просьбой указать место для православного кладбища, временной церкви и других построек, а также «о придании построения опытного и благонадежного архитектору по вверенному ему ведомству». Следует заметить, что в то время Святейший синод штатом архитекторов не располагал. А вот общестроительная подготовка, получаемая инженерами-путейцами в Институте Корпуса инженеров путей сообщения, позволяла сооружать крупные объекты, выходящие за рамки принятых в ведомстве.

Интересно, по словам Клейнмихель заявил, что свободных архитекторов у него нет. Тогда обер-прокурор поинтересовался, но признает ли он возможным «по



Граф П.А. Клейнмихель





Две службы вековые стались...
Благотворно позвонишь будем
Шу, что души дарует людям,
И шу, что дарит душам высь.

«Шеперь это наш монастырь, железнодорожный...»

В 2008 году газета «Октябрьская магистраль» объявила о начале проведения акции по возрождению памяти об инженерах путей сообщения, прах которых покоится в некрополе Новодевичьего монастыря. Этому предшествовало несколько событий, между собой, казалось бы, непосредственно не связанных. Случайная прогулка по старинному кладбищу, увиденное заброшенное захоронение с надписью «инженер-путеец», разноречивая информация в некоторых источниках.

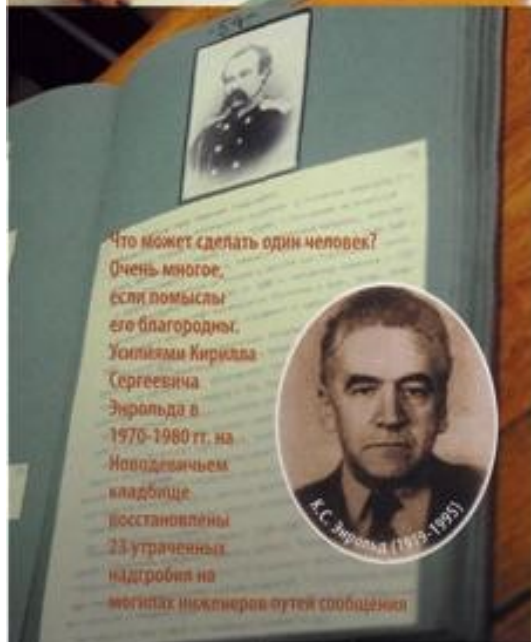
На первый же призыв принять участие в поиске сохранившихся могил, имеющих отношение к ведомству путей сообщения, откликнулся молодежный комитет Октябрьской железной дороги. Вооружившись планами кладбища, волонтеры приступили к исследованию территории. Разрушений вокруг было очень много, но все же вскоре последовали первые находки, которые оказались весьма значимыми. Отец и сын Еракова, барон Дельвиг, инженеры Белелобеский и Собко — имена, известные в транспортной среде и сегодня. Особенно почитаемы они в Петербургском государственном университете путей сообщения. Поэтому неудивительно, что в волонтерский отряд вошли студенты этого вуза.

В ходе работ выяснилось, что в библиотеке ПГУПС хранится рукописный альбом, составленный в 1980-е годы преподавателем К.С. Энрольдом. В нем был дан перечень выпускников Института Карлуса инженеров путей сообщения, похороненных в некрополе Новодевичьего монастыря, с указанием точных координат могил. После нанесения этих данных на имеющийся план поиск приобрел системный характер.

В списке Энрольда было около 90 человек и среди них — прадед Кирилл Сергеевич, выдающийся инженер путей сообщения Федор Иванович Энрольд. Этот факт в свое время стал отправной точкой в поисковой работе К.С. Энрольда. Могилу его прадеда на тот момент была в целостности и сохранности (она пострадала позднее).

На субботниках по уборке могил
инженеров путей сообщения работали:





«Что может сделать один человек?»

Очень многое,
если помыслы
его благородны.
Усилиями Кирилла
Сергеевича
Эрльнда в
1970-1980 гг. на
Новодевичьем
кладбище
восстановлены
23 утраченных
надгробия на
могилах инженеров путей сообщения



в годы безудержного вандализма (1990-х). Неосценимая заслуга и гражданский подвиг Кирилла Сергеевича в том, что он пошел обивать пороги в высоких инстанциях, восстанавливая историческую справедливость в отношении сподвижников своего прадеда – людей, составивших славу не только транспортного ведомства, но и всей России. Именно его трудами и заботами было воссоздано более 20 надгробий на могилах инженеров путей сообщения. Тех самых, которые мы и находили в первую очередь. Несколько фамилий попали в поле нашего зрения благодаря первому историографу кладбища А.И. Никольскому, профессорам В.Е. Павлову и Л.И. Корневу.

После первой же публикации в газете «Октябрьская магистраль» у нас появились и другие добровольные помощники. Кроме молодежи, на субботники по уборке могил стали приходить пенсионеры, бывшие работники Октябрьской железной дороги. Именно их эта тема волновала особенно. «Это же наши предшественники, а мы о них ничего не знали», – переживали ветераны.

Не знали мы тогда очень многого. Ни того, что после революции 1917 года кладбище разграбили мародеры. Ни того, что в 1960-е Ленинградом вынес решение о сносе могил, не представлявших собой исторической ценности. Ни того, что захоронения наших инженеров, а также многих выдающихся адмиралов военного флота и государственных деятелей дореволюцион-

ной России как раз и подпали под уничтожение.

И все же, как выяснилось в дальнейшем, при всей своей разрухе и запущенности Новодевичий некрополь оказался, тем не менее, не в самом худшем положении. При определенном развитии событий он вообще мог быть стерт с лица земли. Такая участь постигла многие монастырские погосты. В том числе, например, кладбище Троице-Сергиевой пустыни, что на Петергофской дороге, на месте которого долгие годы был плац для строевой подготовки милиционеров. Кстати, именно на том кладбище был похоронен граф Клейнмихель, его могила также утрачена.

Новодевичье все-таки устояло. Что спасло его? Одни исследователи считают, что разрушение «простоановил» поэт-демократ Н.А. Некрасов, другие ставят это «в заслугу» родителям Н.К. Крупской, прах которых побоялись тронуть. Есть факты, свидетельствующие о том, что в защиту некрополя в советское время выступили деятели культуры Ленинграда, в первую очередь академик Д.С. Лихачёв...

Так или иначе, но судьба сберегла, пусть частично, этот исторический уголок. И, быть может, сейчас она испытывает на человечность уже нас, живущих сегодня. Да, большая часть надгробий на могилах инженеров путей сообщения уничтожена. Нашему поисковому отряду удалось отыскать чуть более 50 уцелевших надгробий. Многие находятся в плачевном состоянии.

