

Пётр Ионович Губонин

(1825 - 1894)



Петр Губонин — железнодорожный король, крупнейший игрок на рынке нефтепереработки, металлургии, общественного транспорта — рожден был крепостным 30 сентября 1825 г. в деревне Борисово Московской губернии.

В семнадцать лет он отправился в Москву, где работал по найму. С 1848 года занимался подрядами по каменным работам, отделкой набережных Москвы-реки, мостов и городских зданий. В 1855 году добился исключительного права на поставку гранита для цоколя Исаакиевского собора в Санкт-Петербурге. Через год за труды по реставрации Большого театра был награжден медалью «За усердие». Пикантность состояла в том, что награду вручили крепостному.



Крупные заказы позволили Петру Губонину накопить деньги на то, чтобы в 1858 году выкупиться у помещика самому, освободить жену, сына и свою мать.

Получив вольную и проживая в Москве, Губонин записался в купцы 3-й гильдии, потом перешел в 1-ю гильдию. В 1867 году он купил просторный особняк в Замоскворечье, в Климентовском переулке. Семья Губониных проживала здесь до 1903 года.



Дом Губониных в Москве
(Климентовский пер., д.1)

Имя П. И. Губонина - в созвездии предпринимателей, концессионеров и подрядчиков, действовавших в сфере бурно развивавшегося после отмены крепостного права и до середины 1870-х гг. акционерного железнодорожного строительства. Это были люди с «громادным влиянием и громадным состоянием, пользовавшиеся авторитетом благодаря своим железным дорогам и банкам».

С 1873 года и на протяжении более 20 лет П. И. Губонин был гласным Московской городской Думы.

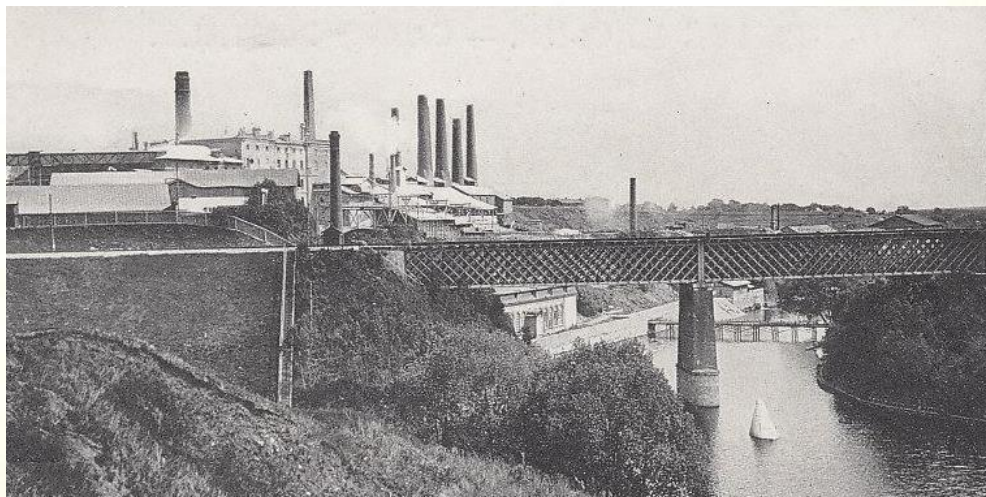


Городская Дума

В 1871 г. П. И. Губонин совместно с известным промышленником, меценатом А. А. Пороховщиковым основал компанию «Губонин, Пороховщиков и К°». Компания занималась строительством предприятий по производству кирпича и цемента.



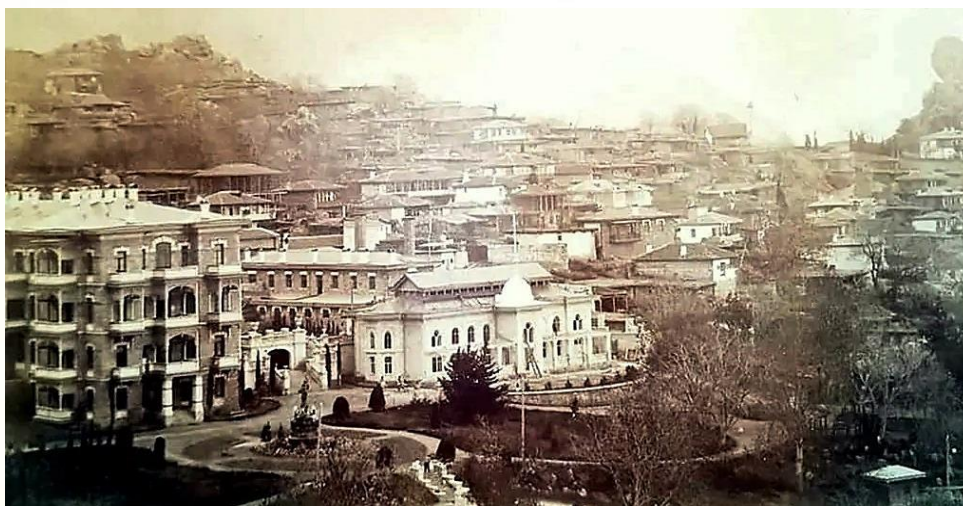
Купец Пороховщиков
Александр Александрович



Подольск. Цементный завод

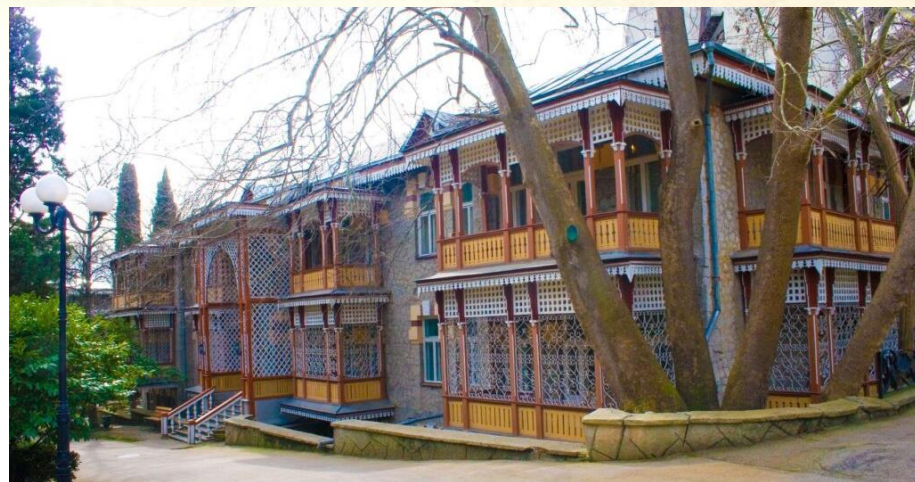
В 1872 г. П. И. Губонин был возведен Высочайшим указом в потомственное дворянство. В 1875 г. он получил чин действительного статского советника.

Неординарным направлением деятельности Губонина стало развитие русского курортного дела. В 1881 году он купил имение Гурзуф в Крыму за 250 тысяч рублей и превратил его в курорт мирового уровня.



Гурзуф - курорт
Губонина

Вот как писали о нем в те времена: «Не ждет он благодарности, так как люди редко благодарны, но хочет он прославить русский южный берег Крыма, приучить русских людей отдыхать на собственном берегу моря и не искать такого берега за тридевять земель от Родины...»

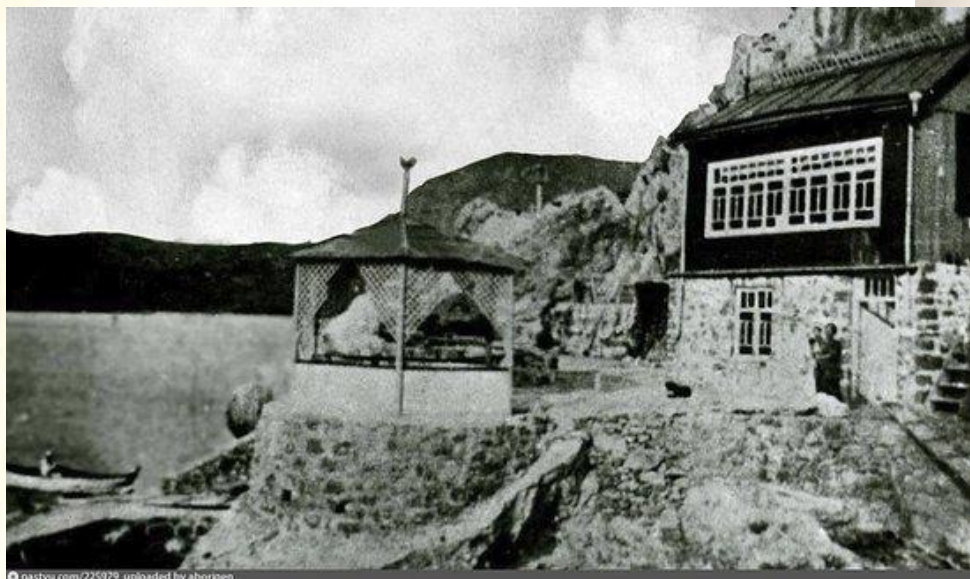


Петр Губонин построил в поселке шесть гостиниц высокого класса: там были даже телефоны, по которым постояльцы могли вызвать персонал или доктора, а главный ресторан освещали два электрических фонаря мощностью тысяча свечей каждый – невиданный прогресс для тех лет!

Плата за номер достигала 10 рублей в сутки – это месячная зарплата рабочего человека – грузчика или плотника.

Сейчас губонинские гостиницы – это корпуса санатория «Гурзуфский».

Частью курорта был маленький ресторанчик «Венеция», который Губонин построил на одной из скал – Адаларов (Адалары - два небольших скалистых острова в Черном море неподалёку от Гурзуфа).

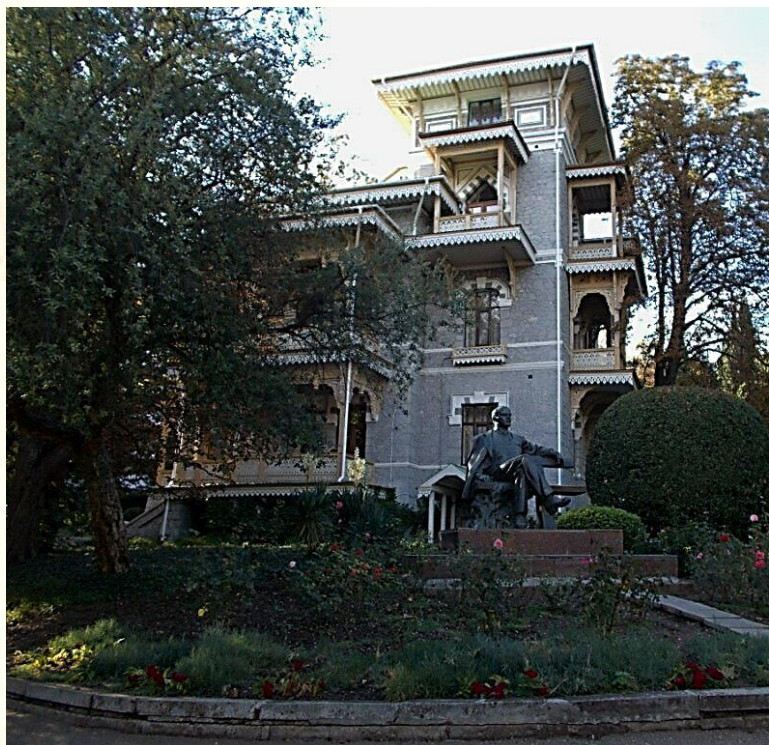


Ресторан «Венеция» и лодка, ожидающая клиентов

Идея открыть в начале 19 века на Адаларах уникальный ресторан под названием «Венеция» была смелой и рискованной. Ведь ни воды, ни электричества не было на Адаларах. Кроме того, доставка продуктов и гостей осуществлялась исключительно морем! На лодках.

Но в 1927 году, во время известного сильного землетрясения в Крыму, ресторан «Венеция» разрушился окончательно вместе с частью скалы и более не возрождался к жизни.

Главной достопримечательностью Гурзуфа стал парк, в котором был создан великолепный ансамбль: беседки в восточном стиле, оранжерея, фонтаны.



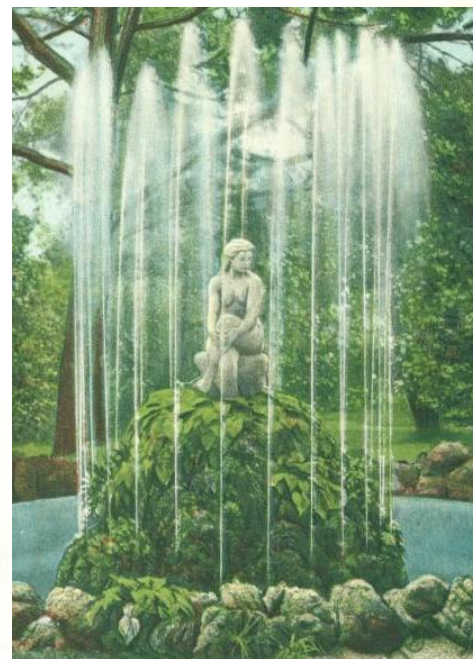
Изюминкой гурзуфского парка является фонтан «Ночь». Интересна история этого шедевра. Как-то во время прогулки по Вене на одной из выставок Губонину приглянулся фонтан, который он тут же решил купить. Однако местные власти не согласились продавать скульптурную композицию русскому «олигарху». Целеустремленный Губонин находит ее автора — скульптора Бергера и выкупает у него макет, по которому отливается копия, не уступающая по красоте оригиналу.



Фонтан «Ночь»



Фонтан «Рахиль»



Фонтан «Нимфа»

Эти фонтаны украшают гурзуфский парк и сегодня.

В 1862 году в Санкт-Петербурге вместе с предпринимателем С. Башмаковым Петр Губонин основал Первое Товарищество конно-железной дороги. Товарищество построило линии на Невском проспекте и от Николаевского моста до Васильевского острова. В результате в Петербурге появился общественный вид городского транспорта – конка.



Памятник конке на Васильевском острове, 6-я линия



Петр Губонин – строитель железных дорог

Каждая пятая верста, из созданной к середине 1870-х годов сети российских железных дорог, протянувшихся почти на двадцать тысяч верст, была построена с участием П. И. Губонина.

«Железнодорожная лихорадка», охватившая российское общество в середине 60-х гг. XIX века, способствовала стремительному восхождению П. И. Губонина на самую вершину предпринимательского успеха.

В 1864 – 1865 гг. было принято решение проложить рельсовый путь от Москвы через город промышленников и оружейников – Тулу до губернских центров - Орла и Курска.



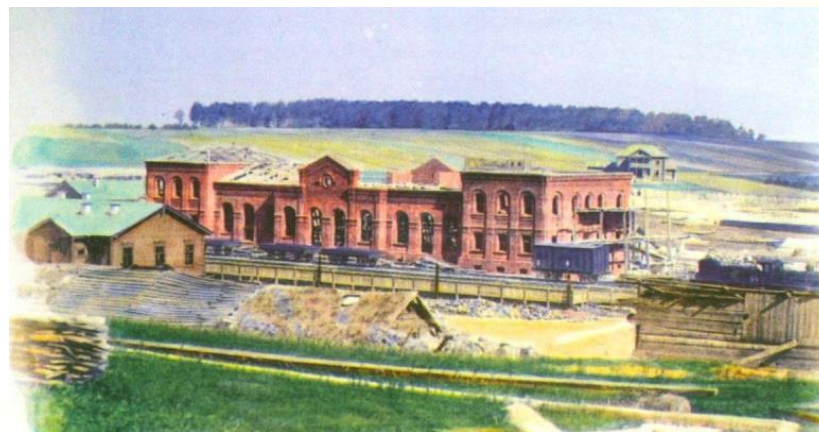
«Губонинский мост» на р. Оке. Московско-Курская железная дорога

Большое значение для развития промышленности России имело строительство Орловско-Витебской железной дороги. Было создано Акционерное общество «П. И. Губонин и Ко». Стоимость постройки дороги составила более 40 млн. рублей, а 19 млн. рублей. – прибыль.

Орловско-Витебская железная дорога



Станция Смоленск



Станция Рославль

Князь Мещерский писал о том, с каким изумлением сторонние наблюдатели воспринимали происходящие события:

«Никто не мог понять, почему такие люди как Мекк, Дервиз, Губонин, Башмаков и прочие, которые не имели, во-первых, ни гроша денег, а, во-вторых, никаких инженерных познаний, в два-три года делались миллионщиками».

В 1871 г. П. Губонину была выдана концессия на строительство самого сложного по условиям рельефа участка дороги у Севастополя. Построенная железная дорога связала Крымский полуостров с сетью железных дорог России и явилась последним звеном огромной трансъевропейской магистрали, протянувшейся от Балтики до Черного моря.

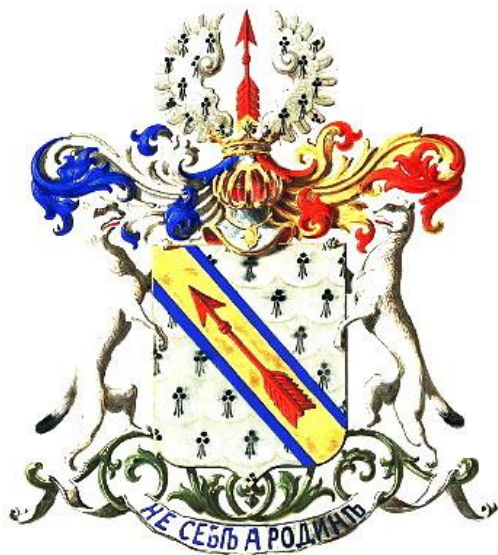
Всего в окрестностях Севастополя было построено шесть железнодорожных тоннелей.



Вокзал в Симферополе

По первоначальному плану железная дорога должна была обойти Симферополь, но всё же решено было проложить ее через город и построить вокзал.

После строительства Севастопольской дороги в 1875 году Губонин стал действительным статским советником, что дало потомственное дворянство его сыновьям — Сергею и Николаю; в 1878 году Губонины получили дворянский герб с девизом «*Не себе, а Родине*».

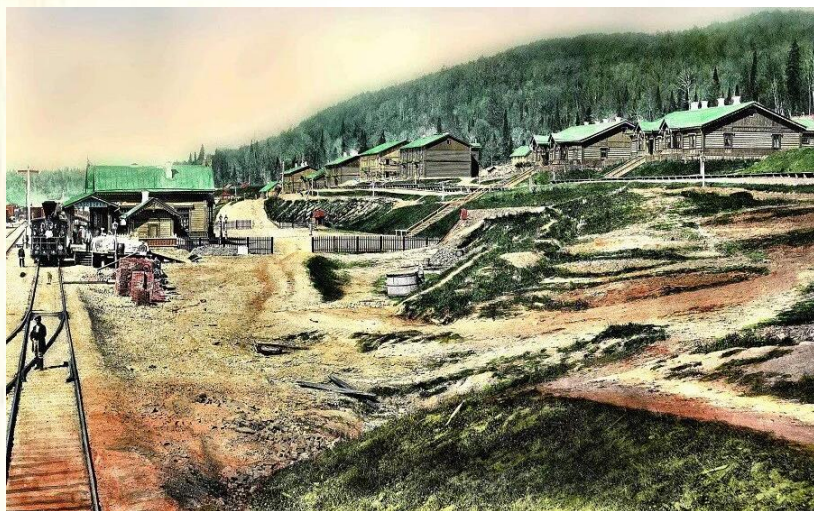


Горный инженер, историк, экономист и писатель-публицист К. А. Скальковский отзывался о Петре Губонине так: «Глядя на Губонина, с его красивой, чисто русской наружностью, красивыми оборотами речи и мягкими манерами, мне становилось ясно, как бояре и дьяки московской Руси без малейшего образования, кроме грамотности, заимствованной у пономаря или из чтения рукописных переводов

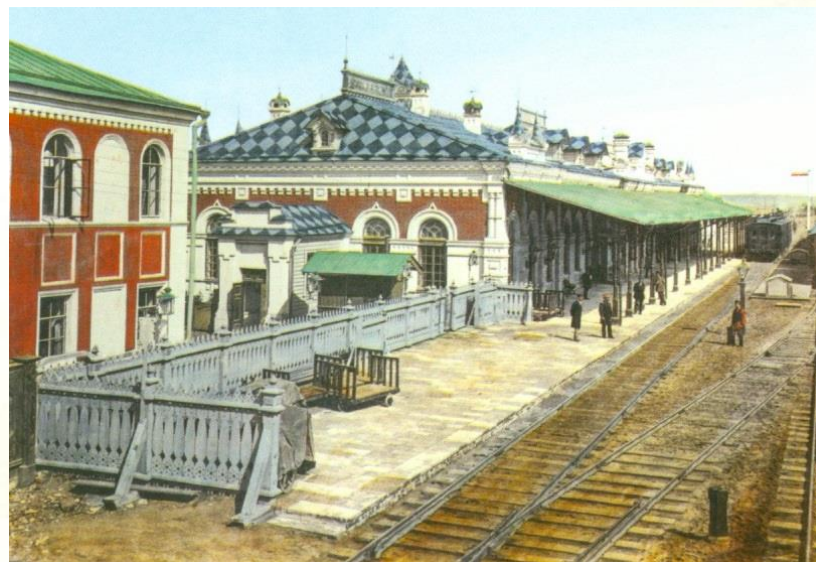
нескольких книг византийских церковных писателей, решали с успехом важнейшие государственные дела, искусно вели дипломатические переговоры и лицом в грязь не ударяли даже при утонченном дворе Людовика XV».



Последним железнодорожным проектом, осуществленным Губониным в 1878 году, явилась Уральская горнозаводская железная дорога (Пермь–Екатеринбург). Сложный рельеф и каменистый грунт потребовали проведения огромного объема работ по сооружению дополнительных насыпей, выемок, мостов и тоннелей.



Уральская Горнозаводская железная дорога



Станция Пермь

Одним из множества славных дел Губонина было создание в 1870-х годах на голом месте Брянского машиностроительного завода. Одно из крупнейших в России предприятий выпускало рельсы, паровозы, вагоны, сборные элеваторы и прочую продукцию из металла.

Завод был построен на месте заболоченного леса. Вначале сельцо, где жили строители завода, называлось Губонино, затем стало именоваться Бежица. Были на территории завода и две церкви, вмещавшие 4000 человек.



Главная контора Брянского завода в Бежице

Немало средств тратил Губонин и на развитие образования, от начального до высшего. Им созданы технические училища в Москве, Коломне, Борисоглебске. Построено здание духовной семинарии в Твери. Особыми заботами он окружал Императорское московское техническое училище (впоследствии известное как МВТУ им. Баумана). Губонин был Почётным членом Совета училища, много помогал материально, особенно в устройстве институтской церкви равноапостольной Марии Магдалины, пострадавшей при пожаре.

Петр Губонин создал несколько новых предприятий, в том числе Бакинское нефтяное общество. Стал одним из первых, кто занялся развитием нефтяной промышленности в России. Для усовершенствования переработки нефти на своих заводах пригласил к сотрудничеству химика Д. Менделеева. Продукция его нефтяных заводов неизменно получала самые высокие призы на Всероссийских и Всемирных выставках, и он стал также именоваться «нефтяным королем».

Владел угольными шахтами, солеваренным и помольным производством, был учредителем множества акционерных обществ, Волжско-Камского банка, Северного страхового общества и др.



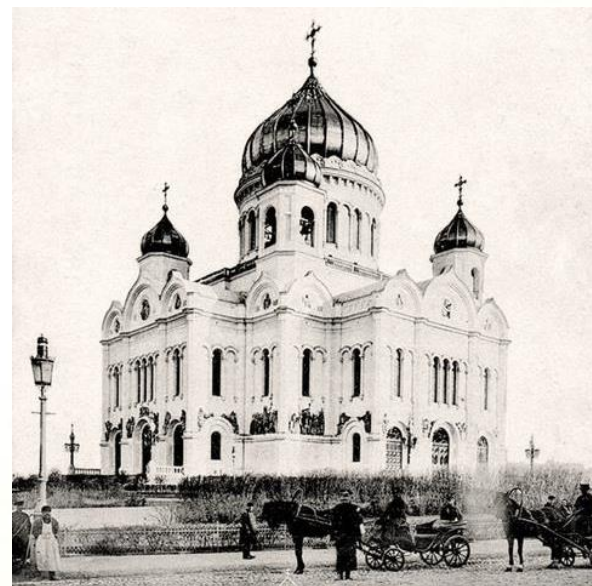
Волжско-Камский банк,
учрежденный Губониным в 1870 году

Значительную часть своих доходов Пётр Ионович и его сыновья тратили на помощь больным, обездоленным, увечным. Строили школы, училища, музеи. Устраивали промышленные выставки, заботились о развитии науки и культуры.

В немалой степени на деньги Губонина была построена первая очередь Политехнического музея. Губонин с сыновьями оказывали большую помощь великому драматургу А. Н. Островскому в его попытках создать в Москве общедоступный русский драматический театр. Но особой заботой всё-таки были церкви. Он принимал участие в постройке храма Христа Спасителя в Москве.



Политехнический музей



Храм Христа Спасителя

В 1885 г. Указом императора Александра III Петру Губонину в знак особых заслуг был присвоен чин тайного советника, третий по значению в Российской империи.

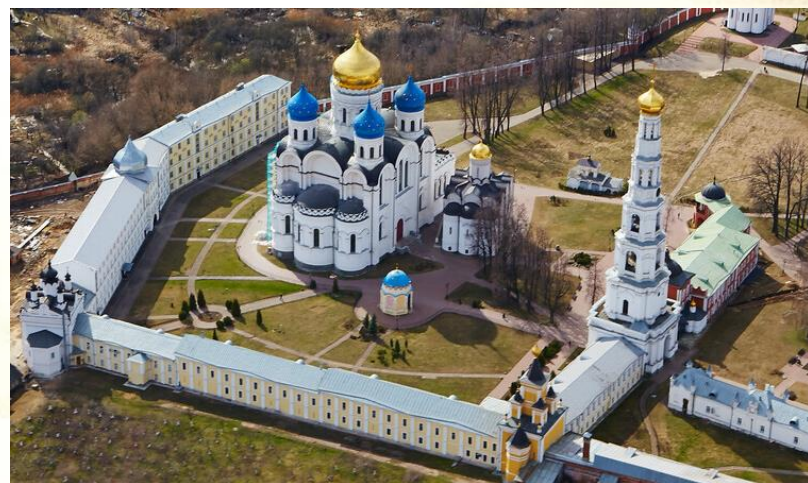
П. И. Губонин был женат на Марине Севастьяновне. Когда жена Губонина приехала в Петербург на зимний театральный сезон, Петр Губонин заказал художнику И. К. Макарову ее портрет. Но, заплатив за работу, портрета не взял, сказав: «Слишком похожа на себя. Не хочу, чтобы она все время была у меня на глазах».

Многим храмам России помогал Пётр Ионович. Поэтому не случайно, что панихиды в память о нём служили во многих церквях и соборах. Как это было, например, в Спасо-Преображенском соборе Николо-Угрешского монастыря.

Сей величественный храм был освящён незадолго до кончины Петра Ионовича. А первый камень заложил в основание 77-метрового собора сам Губонин.



Марина Севастьяновна Губонина
(1827 – 1895)



Пётр Ионович Губонин скончался 30 сентября 1894 года в Москве, похоронен согласно его завещанию в Гурзуфе в семейном склепе в Успенском соборе (в советское время к середине 1932 году собор снесли).



Гурзуф. Успенская церковь, построенная Губониным в 1890 г., где он был позже захоронен по завещанию (и его жена также).

После смерти Петра Ионовича у него осталось два сына, Сергей и Николай. Это были прекрасные, добрые русские люди, но они не обладали всеми талантами отца. Состояние Губонина оценивалось примерно в 20 миллионов рублей. После его смерти они не удержали накопленного отцом и разорились ещё до 1917 года. Гурзуф перешёл к другим владельцам и поблек.

По характеристике министра финансов России Витте: «Пётр Губонин...представлял собою толстопуза, русского простого мужика с большим здравым смыслом. Губонин, как я уже говорил, начал свою карьеру с мелкого откупщика, затем сделался подрядчиком, а потом строителем железных дорог и стал железнодорожной звездой. Он производил на меня впечатление человека с большим здравым смыслом, но почти без всякого образования».

Литература

1. Кеня И. А., Слепнев И, Н. Петр Губонин: портрет на фоне эпохи. Монография. – Брянск: ООО «Автограф», 2020. – 136 с.
2. Корнев Л. И. Железнодорожные короли России. – СПб.: Петербургский университет путей сообщения. 1999. – 117 с.
3. Барышников М. Н. Деловой мир России: Историко-биогр. Справочник. - СПб. : Искусство-СПб: Logos, 1998. - 446 с. : ил.
4. История предпринимательства в России. - М.: РОССПЭН. Кн. 2: Вторая половина XIX - начало XX века/Авт. кол.: В. И. Бовыкин, М. Л. Гавлин, Л. М. Епифанова и др ; Рос. акад. наук, Ин-т рос. истории. - 2000. - 575 с., [36]л. ил.

