

Поляков Самуил Соломонович

(1837 – 1888)



Российский бизнесмен,
концессионер и строитель
железных дорог в Российской
империи, тайный советник,
благотворитель, активист за
гражданские права евреев,
соучредитель Всемирного ОРТ
(Организация по реабилитации
через обучение)

Самуил Соломонович Поляков родился 5 января 1837 года в Дубровно (в белорусской части Российской империи) в семье еврейского купца Соломона Лазаревича Полякова и Златы Рабинович (Поляковой).

Он был средним сыном в семье Соломона Полякова, который занимался винным откупом и со временем смог выбиться в купцы первой гильдии. Это позволяло ему и его детям жить и заниматься предпринимательством за пределами черты оседлости. Первым из братьев этим правом воспользовался Самуил. Как и отец, он начал свою предпринимательскую деятельность мелким винным откупщиком.



Потом Самуил устроился управляющим небольшого винокуренного завода в имении графа Ивана Толстого. Под его управлением завод стал приносить невиданную до того прибыль. Но коммерческое чутье подсказывало ему, что куда практичнее было бы строить железные дороги.

Так Самуил решил попробовать влиться в это дело – и лишь поставив материалы к строительству одной из железных дорог, осознал, какие там кроются выгоды. Расписав графу Толстому возможные финансовые перспективы, Самуил по его протекции получил концессию в Харьковской губернии.

Покровительство И. М. Толстого помогло Полякову выбиться в крупные подрядчики.



Граф Иван Матвеевич Толстой
(1806 - 1867)

[illegible]

Эта дорога сыграла важную роль в промышленном освоении Донецкого края, разработке полезных ископаемых Донецкого края и превращении Донбасса в промышленную житницу Российской империи.

В 1867 году он основал железнодорожное училище в городе Ельце, послужившее образцом для других училищ этого рода; позже он учредил первое на юге России частное горное училище при Корсунской каменноугольной копи.



Железнодорожное училище
в Ельце



Корсунская копь Общества Южно-Русской
каменноугольной промышленности

Главным козырем молодого предпринимателя — на тот момент Полякову исполнилось всего 30 лет — был высочайший уровень организации работ. Можно сказать, в Российской Империи он стал первопроходцем во внедрении системы just-in-time.

Поляков едва ли не первым пришел к идее децентрализации управления и ответственности. Каждый его субподрядчик получал определенный участок работы и должен был точно в назначенное время обеспечить выполнение стоящей перед ним задачи или поставить требуемые материалы в нужное место и в нужный срок.

В 1868 г. С. Поляков благодаря поддержке своего покровителя получил от самого императора Александра II концессию на строительство стратегической магистрали Курск — Ростов-на-Дону протяженностью более 800 км.

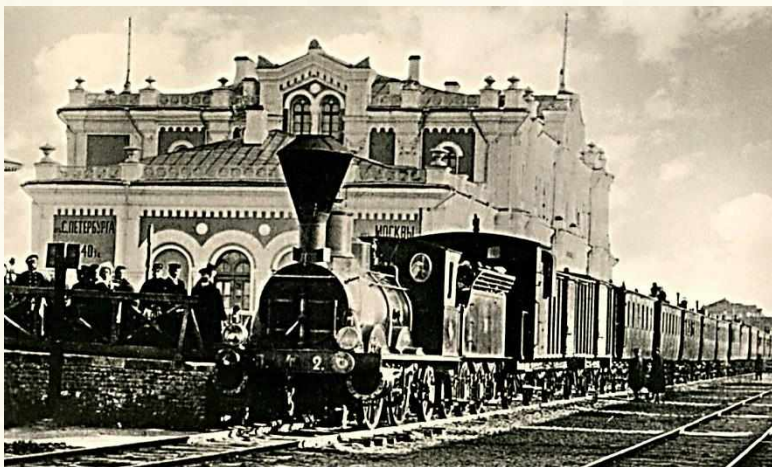


Вокзал в Ростове-на-Дону



Вокзал в Курске

Полякову было хорошо известно о высочайших резолюциях насчет ускорения строительства железных дорог, чтобы ликвидировать отставание Российской Империи в этой области. К тому же Поляков боялся конкуренции, непредвиденных осложнений, поэтому, когда началось строительство Курско-Харьковско-Азовской железной дороги, Поляков добился ввода ее в эксплуатацию в рекордные сроки — за год и 10 месяцев, что принесло ему новые миллионы.



Открытие Курско-Харьковской ж. д.,
22 мая 1969 г. Прибытие первого
паровоза на Южный вокзал



Работники мастерских Курско-
Харьковско-Азовской железной
дороги.



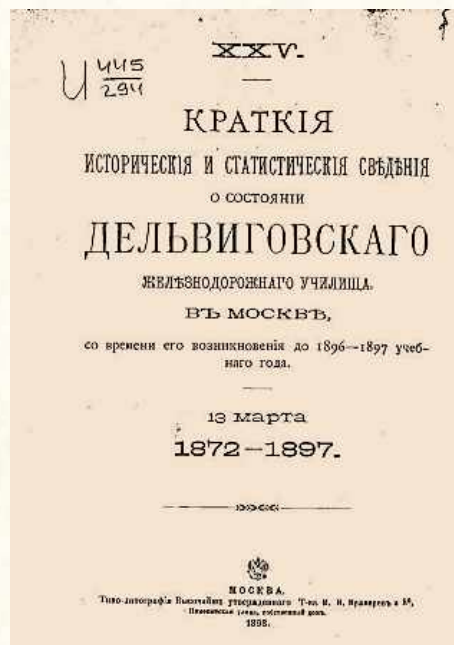
Елецкая мужская гимназия

На деньги Полякова в 1870 г. было открыто железнодорожное училище в Харькове. В 1875 году на его средства в Ельце была построена классическая мужская гимназия, в которой впоследствии учились знаменитые русские писатели И. А. Бунин, М. М. Пришвин.

В 1882 году С. Поляков пожертвовал очень большую сумму по тем временам, в 200 тысяч рублей, на общежитие для студентов при Санкт-Петербургском университете, названное коллегией императора Александра II.



Другие огромные пожертвования Полякова составляют свыше двух миллионов рублей (на лицей цесаревича Николая, на училище барона Дельвига (Дельвиговское железнодорожное училище, ныне Московский колледж транспорта), на женские гимназии, на еврейский земледельческий и ремесленный фонд и т. д.)



Московский колледж транспорта

В 1888 году на Курско-Азовской железной дороге произошло крушение императорского поезда. Трагедия произошла в 14:14 на 295-м километре Курско-Харьковско-Азовской железной дороги, у станции Борки под Харьковом. Вагоны императорского поезда пошли под откос. Первый локомотив расшатал железнодорожные пути, а второй паровоз провалился между рельсами и увёл за собой десяток вагонов. Ситуацию усугубляло то, что в этот момент поезд проходил по десятиметровой насыпи. Разрушен был и вагон-столовая, в котором в момент крушения за завтраком находилась семья императора Александра III.

Были многочисленные жертвы – 23 человека погибли на месте, 35 были ранены, сам император Александр III и члены его семьи остались живы.



Весть о случившемся тут же облетела весь мир. Не было единой точки зрения, был ли инцидент в Борках терактом или халатностью. Как только император выбрался из-под обломков вагона-ресторана, он тут же наткнулся на кусок прогнувшейся шпалы – она-то, дескать, и стала причиной катастрофы. «Шишки» за все нарушения, с которыми якобы была построена Курско-Харьковско-Азовская железная дорога, посыпались на ее создателя, «железнодорожного короля» Самуила Полякова.



Вагон-ресторан после катастрофы

Прокурор Сената, юрист Анатолий Кони, который занялся расследованием катастрофы, согласился с плохим состоянием шпал. Таким образом появился и первый подозреваемый — подрядчик Самуил Поляков, который руководил укладкой путей.

Вскоре следствие установило, что изначально были нарушены правила техники безопасности при эксплуатации состава. Никому из подозреваемых не выдвинули обвинений, а технический инспектор Императорского поезда барон Шернваль и министр путей сообщений Константин Посьет ушли в отставку.

С. Поляков, возведённый во дворянство, имел чин тайного советника. Был награжден орденами Св. Станислава 1-й и 2-й степеней, орденом св. Владимира 3-й ст., иностранными орденами.



Орден Св. станислава
1-й степени



Орден Св. станислава
2-й степени



Орденом св. Владимира
3-й ст.

При содействии С. Полякова была построена синагога в Санкт-Петербурге, он финансировал детские приюты, госпитали и другие учреждения Красного креста, перечислял средства на создание Русского художественного центра в Париже.



Синагога в Санкт-Петербурге



Женой Самуила Соломоновича Полякова была Дания Тянгелевна (Евдокия Трофимовна) Полякова, урождённая Эпштейн. У них было четверо детей.



**Дания Тянгелевна Полякова
(1837 – 1888)**



**Самуил Соломонович
Поляков**



**Медаль «В память тайного
советника С. С. Полякова»
СПб монетный двор. Автор А.
Гриликес-сын. Серебро**



В начале 1888 года Поляков загорелся идеей масштабного железнодорожного строительства на Балканах. Но вскоре он скоропостижно умер от сердечного приступа прямо во время похорон близкого друга, железнодорожного магната Абрама Варшавского. Вынося из Петербургской синагоги гроб Варшавского, Поляков потерял сознание. Через три дня, 7 апреля 1888 года, Самуил Поляков скончался.

Похоронен на Еврейском кладбище в Санкт-Петербурге.

Литература

1. Ананьич, Борис Васильевич. Банкирские дома в России 1860-1914 гг. : очерки истории частного предпринимательства /Б. В. Ананьич; Рос. акад. наук, С.-Петерб. ин-т истории. - М. : РОССПЭН, 2006. - 295 [6 л.]
2. Коренев Л. И. Железнодорожные короли России. – СПб.: петербургский гос. Ун-т путей сообщения, 1999. – 117 с.
3. Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 3. Великий Российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». 2010. – 492 с.