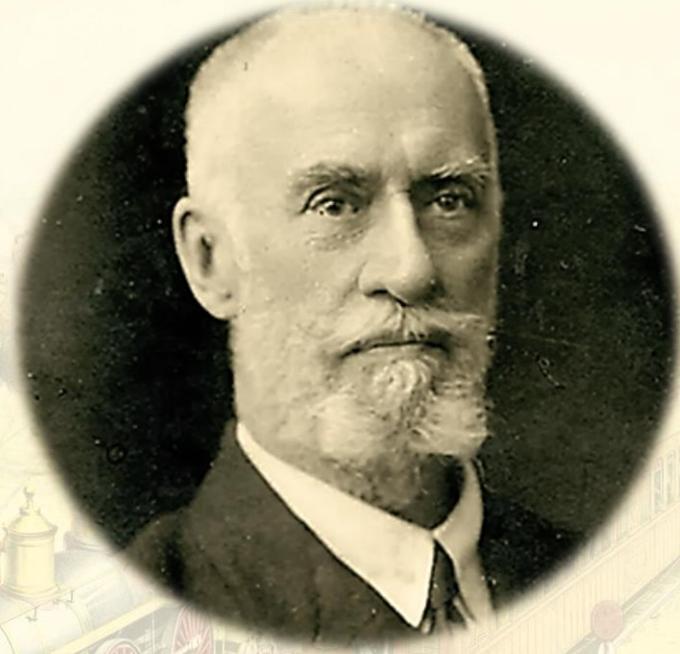


Железнодорожные короли



**Карл Федорович фон Мекк
(1821 – 1876)**



**Николай Карлович фон Мекк
(1863 – 1929)**

Карл Федорович фон Мекк родился 22 июня (4 июля) 1821 года в Латвии. Происходил из старинного немецкого остзейского дворянского рода Фон Мекк. Отец Карла Фёдоровича служил в Министерстве финансов — чиновником таможенного округа.

Карл фон Мекк в 1838 году был определён в Институт Корпуса инженеров путей сообщения, окончив который в 1844 году, поступил в чине поручика на службу в Ведомство путей сообщения.



Надежда Филаретовна фон Мекк

В 1848 году Карл женился на 17-летней дочери помещика Смоленской губернии Надежде Фроловской — барышне умной, образованной и весьма решительной. К двенадцатому году брака с уже не юным, но так и не достигшим высокого положения дорожным чиновником, у неё было пятеро детей и всего 1,5 тысячи рублей годового жалования мужа. А ещё ей было мучительно наблюдать, как годами пропадают его незаурядные способности.

Уходить со службы Карл Фёдорович опасался — слишком велик был риск оставить без пропитания семью. Однако жена настояла, и в 1860 году фон Мекк вышел в отставку. За годы работы он приобрёл знакомства и репутацию.



Карл Федорович и Надежда Филаретовна фон Мекк

Павел фон Дервиз, секретарь Общества Саратовской железной дороги, председатель Общества Московско-Рязанской железной дороги пригласил его в помощники. Фон Мекк выполнил все быстро, качественно, недорого — подряды по всем основным работам.

Павел Дервиз ценил таланты фон Мекка, его профессионализм, организаторские способности и умение налаживать связи с людьми. Под руководством Карла Фёдоровича всего за полтора года была проложена дорога от Москвы до Рязани. Она стала одной из самых доходных во всей стране. Таким образом внушительное состояние заработали оба предпринимателя.



П. Г. Фон Дервиз
(1826 – 1881)

В 1863 году возникло Общество Московско-Рязанской железной дороги. Дервиз предоставил Карлу Федоровичу оптовый подряд за 4,7 млн руб. на строительство нового участка дороги от Коломны до Рязани протяженностью в 79 верст.



Рязань. Вокзал М.Р.Ж.Д. 1888,
автор литографии Н. Д. Малашкин (1888 г.)

Большую роль в предпринимательской карьере К. Мекка сыграло получение концессии на строительство Курско-Киевской железной дороги, которая была выстроена в течение двух лет и открыта для движения 17 декабря 1868 года. Дорога приносила 4376 руб. с версты чистого дохода.

Получая выгодные контракты и умело организовав дело, К. Ф. фон Мекк постепенно скопил огромное состояние. Свои многомиллионные состояния он держал в акциях построенных им железных дорог: Ландварово-Роменской, Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской, Курско-Киевской, Моршанской.



Виленьский (Либаво-Роменский)
вокзал в Минске



Отмечая его заслуги в развитии железнодорожного транспорта в России, газета «Московские ведомости» писала в 1876 г., что миллионы, полученные фон Мекком, «положили начало той железнодорожной горячке, которая несколько лет сряду волновала все общество России».

В возрасте 57 лет Карл Федорович неожиданно умирает, оставив супруге, Надежде Филаретовне, многочисленное потомство (из 11 детей 7 еще жили в их доме) и гигантское наследство. Кроме упомянутых железных дорог, дивиденды с которых позволяли семейству фон Мекк многие годы жить на широкую ногу, вдове Карла Федоровича остался роскошный дом в Москве, имение Браилово с мельницами, сахарными заводами и текстильными фабриками.



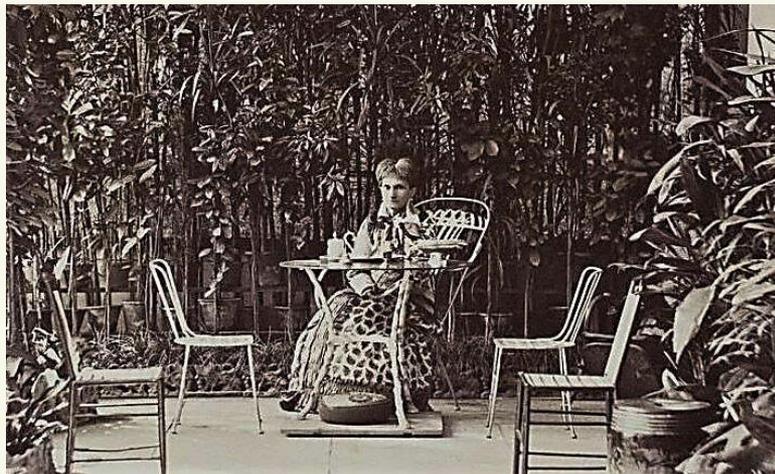
**Дом Мекков, Москва, ул.
Мясницкая, 44**



Имение Браилово

Усадьба Браилово вошла в историю благодаря дружбе Надежды фон Мекк с композитором П. Чайковским. Многие годы они общались только по переписке.

С 1778 по 1780 год Чайковский бывал в имении фон Мекк. Здесь он написал оперу «Орлеанская дева» и несколько романсов. Сейчас в здании размещается Браиловский профессиональный лицей. В левом крыле работает музей П. Чайковского и Н. фон Мекк.



Надежда Филаретовна фон Мекк на террасе усадьбы Плещеево

Надежда фон Мекк была известной российской меценаткой, благодаря ей в посёлке появились военный лазарет, небольшая церквушка Всех Святых, большой парк и несколько озёр.

В 1882 г. она приобрела усадьбу Плещеево. Надежда фон Мекк оказывала материальную поддержку композитору П. И. Чайковскому, 12 лет ежемесячно пересылая денежное пособие.

Воспоминания внучки Надежды Филаретовны Г. Н. фон Мекк в ее книге «Как я их помню»: «Мой дед Карл Федорович фон Мекк был не только способным инженером, но и блестящим организатором и деловым человеком. Постепенно он создал громадное состояние. Вначале он купил большой дом в Москве, затем приобрел Браилово, огромное поместье в Бессарабии, где гостем бывал Чайковский. Семья, выезжая куда-либо, почти всегда пользовалась персональным железнодорожным вагоном».



Фотография (из книги) семьи фон Мекк, сделанная в Браилово.

После смерти Карла Федоровича фон Мекка его дело переходит к сыновьям Владимиру, Николаю и Александру, каждый из которых внес значительную лепту в главное дело «железнодорожной династии». Но наибольший вклад в развитие отечественного транспорта, даже превосходящий заслуги отца, без сомнения принадлежит Николаю.

Николай Карлович пошёл по стопам отца и стал одним из виднейших путейцев России. Он родился 28 апреля 1863 года в Москве.



**Николай Карлович фон Мекк
в молодости**

Личность Николая Карловича фон Мекка сопоставима с самыми значимыми историческими персонами. Его биография, насыщенная богоугодными делами, не может не впечатлять.

Он начал карьеру не под отцовским патронажем, а на государственной Николаевской железной дороге, с познания азов. Восемь лет – с 1883-го по 1891 год – изучал железнодорожное дело не по учебникам, а в депо кочегаром, помощником машиниста, машинистом, конторщиком службы движения, затем таксировщиком, дежурным по станции.

Пик карьеры пришёлся на конец XIX – начало XX веков. 1 мая 1892 г. Николая фон Мекка избрали председателем Общества Московско-Казанской железной дороги и более четверти века, вплоть до национализации в 1918 году, Николай Карлович успешно им руководил.



Николай Карлович фон Мекк. 1883 год

Примечательно, что на тот момент юному потомку династии «железнодорожных королей» было всего 29 лет. Московско-Казанская железная дорога тут же кардинально меняется: полностью обновляется транспортный парк, появляются новые локомотивы и подвижной состав. Появляется Казанский вокзал, ставший настоящим произведением искусства.

К созданию и росписи Казанского вокзала фон Мекк приглашает известнейших архитекторов и художников: Щусева, Лансере, Кустодиева, Билибина, Рериха.

Наверное, именно с Казанского вокзала и пошла русская традиция превращать место ожидания транспорта в выставочный зал с произведениями искусства на стенах.

Эта традиция особо заметна в Московском метро, первые проекты которого тоже создавались под руководством Николая Карловича фон Мекка.



Н. К. фон-Мекк кладет первый камень при закладке нового здания Казанского вокзала.



Казанский вокзал



Интерьеры вокзала

Также он являлся членом правления Российского общества морского, речного, сухопутного страхования и транспортирования кладей и товарных складов с выдачею ссуд.



Укладка рельсов на Московско-Казанской ж.д.

В 1903 году Николай Карлович, как председатель Правления Московско-Казанской железной дороги, отвечал за организацию паломнической поездки Николая II в Псково-Печерский монастырь.

Под его руководством Казанская железная дорога стала одной из крупнейших в России. Он построил школы для сотрудников, рабочих и их детей, больницы в крупных городах по всему пути.



Приезд Императора Николая II в Псково-Печерский монастырь в 1903 году

Забываясь о подготовке специалистов, Николай фон Мекк открывал технические училища (в Москве и Рязани), участвовал в деятельности Общества распространения полезных книг, поддержал организацию потребительской кооперации для снабжения железнодорожников продуктами.

Был почетным мировым судьей Киевского судебно-мирового округа. Проявлял интерес к искусству, с детства играл на скрипке. В его доме на Новинском бульваре по средам дважды в месяц собирались профессиональные музыканты и любители музыки. Неоднократно играл у него С. И. Танеев.



Николай Карлович и его жена, племянница Чайковского Анна Львовна фон Мекк (мои прапра-дедушка и бабушка - из личного архива Дениса фон Мекк)

Н.К. фон Мекк в самом начале Русско-японской войны возглавил отдел отправки благотворительных грузов на Дальний Восток при Комитете великой княгини по сбору средств в помощь армии под сенью Российского общества Красного Креста. Великая княгиня Елизавета Фёдоровна характеризовала его как «честнейшего слугу царя и Отечества». Более 20 лет Николай Карлович был ближайшим ее помощником в благотворительной деятельности. Был вхож к Императрице.

В 1910 году Николай приобрёл заброшенное имение Воскресенское в 8 верстах от ж/д станции Бутово и превратил его в обширную, процветающую усадьбу. Здесь не только отдыхали, но и вели хозяйство, разводили скот и лошадей, усадебная ферма производила молочные продукты на продажу.



Главный дом усадьбы «Воскресенское», 1910 год



Николай Карлович фон Мекк с женой в имении «Воскресенское»

Н. К. фон Мекк также увлекался автомобилизмом и стал одним из учредителей первого в России действующего автоклуба - Московского клуба автомобилистов (20.03.1900). В период 1906 - 1913 годов Н. К. фон Мекк владел 10 автомобилями и двумя автобусами, все они были марки "Мерседес". Он был командором Севастопольского автопробега на приз Императора Николая II 7-16 сентября 1911 г.



Командор Н. К. фон Мекк за рулем автомобиля Mercedes 38/70 во время дефиле перед Императором и группой официальных лиц по окончании Пробега на Приз Императора. Севастополь (1911 г.)

Во время Первой мировой войны фон Мекк в качестве уполномоченного Министерства земледелия занимался снабжением действующей армии хлебом и продовольствием. Он также организовал специальные санитарные поезда, мастерские по пошиву белья для солдат. Революция круто изменила жизнь «железнодорожного короля». После октября 1917-го Николай Карлович был арестован и посажен в Лубянскую тюрьму.



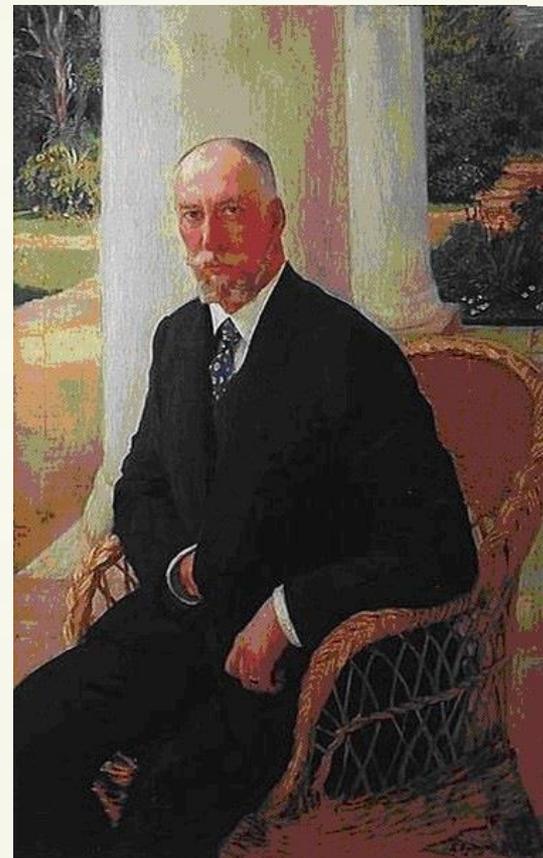
Портрет Н. К. фон Мекк.
Художник Б.М. Кустодиев

Однако вскоре его выпустили – специалисты были нужны и новой власти. В годы нэпа он работал постоянным представителем в Госплане от Наркомата путей сообщения, намечал перспективы развития железных дорог в стране.

Революция 1917 года не изменила отношения фон Мекка ни к стране, ни к собственной миссии. Он считал, что мировой прогресс неотвратим и видел за революцией будущее.

Он добровольно отдал государству свою недвижимость, включая усадьбу Воскресенское, и продолжил свою работу на железной дороге уже в качестве консультанта Народного комиссариата путей сообщения.

В 20-е годы XX он опубликовал серию статей и несколько книг, посвященных проблемам и перспективам развития железных дорог. Он также разрабатывал первые проекты будущего метрополитена.



Будучи технически грамотным и добросовестным человеком, Барон фон Мекк все силы отдавал восстановлению железнодорожного транспорта после разрухи Гражданской войны и его дальнейшему развитию.

Новыя жертвы ГПУ

Разстрѣляны фонъ-Меккъ, Величко и Пальчинскій

Москва, 23 мая (ТАСС).
ГПУ «общает».

Органами ГПУ раскрыта новая контр-революционная организация, оперировавшая в жел. дор. дѣлѣ и на золотыхъ и платиновыхъ приискахъ.

Эта контр-революционная организация готовила ниспроверженіе совѣтскаго строя путемъ вредительства и саботажа и при поддержкѣ иностранцевъ.

Во главѣ жел. дор. контр-революционной организации стоялъ бывший предсѣдатель правленія Московско - Казанской желѣзной дороги и крупнейшій акціонеръ этой дороги — фонъ-Меккъ и къ ней былъ причастенъ бывший начальникъ транспорта главнаго штаба царской арміи ген. Ве-

лично, занимавшій въ послѣднее время крупный постъ въ комиссариатѣ путей сообщенія.

Контр-революционной организацией на золотыхъ и платиновыхъ приискахъ вѣдалъ бывший товарищъ министра торговли въ правительствѣ Керенскаго — Пальчинскій, состоявшій при большевицкой власти — профессоромъ Петербургскаго горнаго института.

Постановленіемъ коллегіи ГПУ фонъ-Меккъ, Величко и Пальчинскій приговорены къ смертной казни и приговоръ приведенъ въ исполненіе.

Другіе обвиняемые по этому дѣлу приговорены къ тюремному заключенію на разные сроки.

Тем не менее, в 1929 г. он был арестован как участник "контрреволюционной вредительской организации НКПС и на железных дорогах СССР". По постановлению судебного заседания Коллегии ОГПУ от 22.05.1929 Николай Карлович был расстрелян.

После расстрела 22 мая 1929 года тело не было выдано, похороны запретили... Враг народа.



"Энергичный и вечно деятельный железнодорожник, меценат, патриот России".

Это памятники Николаю Карловичу фон Мекку. Панно - на вокзале в Веневе, камень - на вокзале в Муроме, бюст - на вокзале в Агрызе.

Литература

1. Толстов Ю. Семья предпринимателей фон Мекк/ Ю. Толстов//Гудок: Ежедневная транспортная газета, 2002. - № 187. - С.4.
2. Васькин А. А., Назаренко Ю. И. Чемодан-Вокзал-Москва: чего мы не знаем о девяти московских вокзалах. – М.: Издательство «Спутник+», 2010. – 280 с.: ил.
3. Гавлин М. Династия фон Мекк. «Железнодорожные короли» и меценаты/Гавлин М. Л. – М.: Новый хронограф, 2016. – 216 с.
4. Вульфов А. История железных дорог Российской империи/А. Вульфов. – М.: РИПОЛ классик, 2016. – 744 с.
5. Коренев Л. И. Железнодорожные короли России/Л. И. Коренев. – СПб.: Петербургский ун-т путей сообщения, 1999. – 117 с.