ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ
“ДЕНЬ ЛИТЕРАТУРЫ”
ОБЪЕДИНЁННЫЙ КАТАЛОГ
“ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛЫ РОССИИ...”
ИНДЕКС: 26260.
ИНТЕРНЕТ: denlit.ru

ДАЛЁКОЕ – БЛИЗКОЕ

"Я вам не кенар! Я поэт!"

Александр КИСЕЛЁВ

К 120-летию со дня рождения Сергея Есенина

Сергей Есенин… Самое любимое поэтическое имя России XX века, да и наступившего нынешнего. "Достойный преемник пушкинской славы, в легендах ставший, как туман", он и его творчество, словно чудо природы, волнуют, будоражат душу любого русского, да и любого другого, хоть краешком прикоснувшегося к есенинскому огню. Между прочим, Сергей Александрович единственный из значительных поэтов, кто безоговорочно признан даже в уголовном мире. А "народом-языкотворцем" о своём, по выражению Владимира Маяковского, "забулдыге подмастерье" сказано, написано, создано мифов и легенд столько, что под грузом всего этого многопудья, право же, можно и задохнуться.

Так найдётся ли гигант мысли, кто сможет дать объективную, верную оценку этому столпу, исполину, оказавшемуся в бурном, буйном потоке расплескавшейся русской реки – жизни?

Как-то сам Есенин, говоря о "солнце русской поэзии" Александре Сергеевиче, высказал удивительную вещь: "…чтобы до конца понять Пушкина, надо быть гением". Чтобы понять и оценить достойно Есенина, наверное, нужно тоже быть таковым. Кто из нас может претендовать на это?! Как же быть? Разве что пойти путем, какой подсказывал сам Сергей Александрович в одной из автобиографий, написав, что жизнь его в его стихах. Да и в известном произведении "Мой путь" он говорит: "Стихи мои, спокойно расскажите про жизнь мою". Этому и только этому можно верить. Верить самому Есенину, заявившему в порыве страсти даже такое:

Приемлю всё,
Как есть всё принимаю.
Готов идти по выбитым следам,
Отдам всю душу Октябрю и Маю…

Но! Вдумайтесь в заключительную следующую строку:

Но только лиры милой не отдам.
(Русь советская)

Вот это есенинская правда. Примем её и тогда, вероятно, почувствуем русского нашего гения во всех взлётах, трансах и падениях, как почувствовал его в своё время простой деревенский паренёк, ныне мой товарищ поэт Геннадий Пискарев:

Я чувствую в себе Есенина…
Не думайте, что по велению
Ума, испорченного книгами,
Когда глазами дико прыгаю
По женщинам,
девчонкам и друзьям.
Я пьян, как он. Я пьян. Я пьян.

Вот вам и "чёрный человек" во всей "красе", где

То ли ветер свистит
Над пустым и безлюдным полем,
То ль, как рощу в сентябрь,
Осыпает мозги алкоголь.
(Чёрный человек)

Что, не таков разве Есенин? Не он ли также решал порою:

Чтоб не страдая ни о ком,
Себя сгубить в угаре пьяном.
(Письмо к женщине)

Да… Не многим дана была возможность реагировать с пониманием на выбивающиеся из общей колеи поступки поэта Есенина. И особенно власть придержащим, о чём писал и сам бузотёр:

За всякий мой пивной скандал
Они меня держали
в тигулёвке долго.
(Стансы)

Да, конечно: где "им" было подняться до той высоты, которую показал истинно русский человек Сергей Миронович Киров, объяснивший неимоверно точно причину гибели русского гения: "Знать, споткнулся он о подводный камень чёрствых человеческих душ". А ведь в Баку, когда там секретарствовал Киров, Есенин написал вот эти дерзкие, где-то нахально-вызывающие, но много объясняющие мир поэта, строки:

Я вам не кенар!
Я поэт!
И не чета
каким-то там Демьянам.
Пускай бываю иногда я пьяным,
Зато в глазах моих
Прозрений дивных свет.
(Стансы)

Есенин себе судья. И справедлив лишь его приговор себе. Вспомним на этот счёт письмо А.С. Пушкина князю Вяземскому: "Толпа… в подлости своей радуется унижению высокого, слабостям могущего. При открытии всякой мерзости она в восхищении. Он мал, как мы, он мерзок, как мы! Врёте, подлецы: он мал и мерзок не так, как вы – иначе…". Достойная отповедь есенинским прихлебателям, завистникам, друзьям в кавычках, типа Анатолия Мариенгофа, договорившегося в романе "Без вранья" (якобы без вранья) до того, что Есенин не любил деревню, то есть родину (О, Боже! – *авт.*), что не знал он там, куда себя девать от зеленой тоски. До слёз больно и горько слышать и читать такое. Как и видеть то, что происходит ныне на малой родине поэта в селе Константиново, в "стране берёзового ситца", где нынешние отморозки-нувориши в заповедных местах строят уроды-особняки, с шестиметровыми тюремными заборами, законопачивая солнце и приокские дали от восхищённых глаз, стремясь, видимо, в зародыше загубить тем самым, быть может, нарождающегося нового Есенина.

Вдвойне больно читать суждения о Есенине – олицетворении, не побоюсь этих слов, судьбы России, олицетворении её видимого умирания и невидимого воскресения – таких, увы, утраченных величин, как Бунин Иван Алексеевич. Лауреат Нобелевской премии, создатель "Суходола", "Деревни", проникший, казалось бы, в самую сердцевину народной души, он напишет по кончине Есенина аж такое: "Нам всё мало. Ещё подавай самородков. Вшивых русых кудрей и дикарских рыданий от нежности… нас опять тянет на сиводлай на самогон…". Эх, Иван Алексеевич, уж не уподобились ли вы тому самому сыну, спокойному и нахальному, о котором сами же и писали с негодованием:

Стыдится матери своей –
Усталой, робкой и печальной,
Средь городских его гостей.
Глядит с улыбкой состраданья
На ту, кто сотни вёрст брела
И для него, ко дню свиданья,
Последний грошик сберегла.

Великий русский писатель И.А. Бунин вот не воспринял русскую душу во всей её и корявости, и святости, и широте, во взлётах и падениях, не воспринял новую эпоху России – России многострадальной, мученической, восходящей на Голгофу, как Христос, во имя спасения греховного человечества. Спасибо, что хоть антихриста Гитлера, в отличие от Дмитрия Мережковского, не просмотрел, Василия Тёркина и его создателя оценил. Ну и об Есенине все же скупо, в скобках, но заметил как о стихотворце, способном от природы.

Всего лишь "способный"… И это о великом гражданине и патриоте! Есенин – жертва и символ непростого времени. Не эмигрировал в западный рай он, когда его родина оказалась в "огне и дыму" и "корчилась в судорогах", а пел. "Я пел, когда был край мой болен" *(Русь советская)*. А мог бы ведь запросто забыть про "дым отечества", про деревню, "где у каждого мужика в избе спит телок на соломе или свинья с поросятами", – забыть при виде шикарных германских и бельгийских шоссе, по которым потом на огромном комфортабельном корабле – "побольше нашего Большого театра" – уезжал он с миллионершей женой Айседорой Дункан в "золотую Америку". Кстати, за два года пребывания там не написал он ни одного поэтического произведения. А написал путевой очерк под много говорящим заголовком "Железный Мургород". В этом городе нет места поэзии, душе, а, стало быть, и Богу. Америка внутри себя не верит в него, там некогда заниматься этой "чепухой".

Есенин прекрасно понимает: благополучие нынешних "янки" куплено ценою гибели коренного народа: "Гайавату заразили сифилисом, опоили и загнали догнивать частью на болота Флориды, частью в снега Канады". Вот урок для России нынешней, утверждающей свой путь добросердечия и взаимопонимания.

Как же устроить жизнь свою, каким путём идти? Американским? Когда "ценности" насаждаются поныне кривдой и мечом, огнём и напалмом? А то и бомбардировками, включая атомные. Или всё же по-русски? Когда даже побеждённые "восточными варварами" вороги рукоплескали победителям. Забыли что ли радужные цвета Победы над Европой в сорок пятом? Забыли, как целовали шпоры и копыта коня Александра I цивилизованные французы?

Наш путь – крестный путь сострадания, любви, терпения и стойкости, путь добра и справедливости. Никто, а Есенин в первую очередь, не противопоставляет "вшивую Русь" западной цивилизации. Дело не во "вшивости" и плохих дорогах – кто же за них цепляется? Нужно строить дороги и хлев для свиньи и телка. Но Бога-то терять не надо при этом.

И разве не Есенин в своё время, будучи почти запрещённым некогда, но переписываемым от руки в нашей стране, заявлял: "Я полон дум об индустрийной мощи" *(Стансы)*. Разве не он с кровавой слезой, но, как и его земляки – "брадачи", воспринял советскую Русь:

Теперь в Советской стороне
Я самый яростный попутчик.
(Письмо к женщине)

Хочу я быть
певцом и гражданином,
Чтоб каждому,
как гордость и пример,
Был настоящим,
а не сводным сыном
В великих штатах СССР.
(Стансы)

И он ли не понимал, кто он есть сам, когда изливал в стихах душу русскую:

Я человек не новый!
Что скрывать?
Остался в прошлом я одной ногою.
Стремясь догнать стальную рать,
Скольжу и падаю другою.
(Русь уходящая)

Или в "Сорокоусте":

Видели ли Вы
Как бежит по степям,
В туманах озерных кроясь,
Железной ноздрею храпя,
На лапах чугунный поезд.

(Какая образность-то, а! – *авт.*)

А за ним
По большой траве,
Как на празднике отчаянных гонок,
Тонкие ноги закидывая к голове,
Скачет красногривый жеребёнок.

Милый, милый, смешной дуралей.
Ну, куда он, куда он гонится?
Неужель он не знает,
что живых коней
Победила стальная конница.

Жеребёнок не знает. Но знает и принимает это Есенин. Он принимает новый мир. Но, разумеется, не с оскалом золотого тельца, а с ликом божественным. Пишет: "Мне нравится цивилизация. Но я очень не люблю Америки. Америка – это тот смрад, где пропадает не только искусство, но и вообще лучшие порывы человечества. Если сегодня держат курс на Америку, то я готов тогда предпочесть наше серое небо и наш пейзаж: изба немного вросла в землю, прясло, из прясла торчит огромная жердь, вдалеке машет хвостом на ветру тощая лошаденка. Это не то, что небоскрёб… зато это то самое, что растило у нас Толстого, Достоевского, Пушкина, Лермонтова…".

И обрушивается со всею силою таланта на российских выродков, без чести, без совести и веры, запихивает их в "страну негодяев", где персонаж с хлесткой фамилией Чекистов (а на деле Лейбман – т.е. Л.Д. Троцкий) откровенно говорит о своих намерениях по отношению к русскому народу:

Странный и смешной вы народ!
Жили весь век свой нищими
И строили храмы божии…
Да я б их давным-давно
Перестроил в места отхожие.
(Страна негодяев)

Понятно, с какой яростью, изяществом травили и травят до сих пор стоящие у власти лейбманы не поддавшегося им златокудрого леля, по сути, добровольно положившего свою золотую голову на плаху, как Иисус Христос.

И о богохульстве Есенина. Тоже урок нам, нынешним. Побезобразничал Сергей Александрович, что таить, немало. Однако, как и кумир его Пушкин (ко всему прочему автор небезызвестной скабрезно-богохульной "Гавриилиады"), в конце жизни пожелавший умереть христианином, раскаянно признался:

Стыдно мне, что я в Бога верил.
Горько мне, что не верю теперь.
(Забава)

А за это надо платить. Есенин и заплатил. В полной мере искупил грех свой. И грех этот Церковью, похоже, отпущен. Не случайно ведь не столь давно во время очередной годовщины ухода поэта в мир иной народ наш скорбел о нём вместе со служителями храма Христа Спасителя в Москве под звон его колоколов. Церковь почтила раба Божьего Александра Есенина. В отличие от Швыдковского – бывшего министра культуры, отказавшегося в своё время печалиться о поэте во всероссийском масштабе, посчитавшего Есенина местечковым, всего лишь рязанского, а уж никак не мирового значения, поэтом. Как тут не вспомнить слова Надежды Вольпин, брошенные в глаза христопродавцу Мариенгофу: "Его до конца не понять ни вам, Анатолий Борисович, ни мне. Он намного нас сложнее. Вот вы для меня весь как на ладони, да и я для вас, наверное, тоже… Мы с вами против него как бы только двухмерны. А Сергей… – Она задумалась. – Думаете, он старше вас на два года, а меня на четыре с лишком? Да нет, он старше нас на много веков!.. Его вскормила Русь, и древняя, и новая. Мы с вами – россияне, а он – русский" . Вот так-то!

Шум вокруг великого сына России – бунтаря, уникального человека XX века – не умолкает уже более сотни лет. И не смолкнет, пока жива Россия, всемирно отзывчивая, способная принести себя в жертву ради блага других. Россия, утверждающаяся не мечом, а любовью, широкая ("сузить бы" – Ф.М. Достоевский), бушующая, как река в разливе. Но ход истории России – Божьей слезы – веще запечатлён в "Повести временных лет" и свершается по воле Божьей. Русь способна к самоочищению, чего, конечно, никогда не понимали и не поймут наши рационалисты-партнёры ("должны заковывать в бетон" – Есенин). С их ли аршином мерить Россию, в которую "можно только верить" (Ф.И. Тютчев). И нам, гражданам Российской Державы, не перед кем каяться, только перед собой.

Смиряться? Да, надо. Но перед природой, красотой и Богом. Перед прочим же – сознавать своё достоинство. А Русский мир неизбежно возвратится к Отцу, как заповедано в Святом писании в притче о блудном сыне. Не лёгок путь. Но его прошли уже лучшие сыны Отечества: генералы и солдаты, великие труженики заводов и пашен, наши святые, гениипророки: Пушкин, Лермонтов, Гоголь, Есенин, Рубцов… Имя им легион. Их стихи помогают глубже проникнуть в есенинскую суть и принять даже то Сергеево помрачённое состояние, при котором "и шея тянется к петле". А в этой жизни "умереть не ново". Но всякий раз он "уходил из Англетера , захлопнув за собою двери в наш новый мир". Уходил, и благодаря своей поэзии тоже. Ведь это он, "Божья дудка", оголённый нерв поэзии, воспевший всем существом поэта шестую часть земли с названьем кратким, провозгласил пронзительно:

Радуясь, свирепствуя и мучась,
Хорошо живется на Руси!
(Спит ковыль…)

Человек, выплеснувший из недр души своей такие речения, может ли быть забытым? Может ли быть временным явлением, как заявляют некоторые "умники", есенинский феномен?

Оппоненты талдычат: Есенин читаем и почитаем, пока Русь больна. Вылечится – и не станет нужды в печальном плакальщике Есенине. Ой ли! Вспомним, как обозначил Сергей Александрович время смуты и перемен и время, за ним идущее:

Напылили кругом, накопытили
И умчались
под дьявольский свист.
А теперь во лесной обители
Даже слышно, как падает лист.
(Несказанное синее, нежное...)

Его ли тонкой, хрупкой, отражающей музыку небесных сфер душе не возрадоваться, не воспользоваться тишиной, наступившей "во лесной обители" – своей стране, не приветствовать "жизни денницу", когда "дымком отдает росяница на яблонях белых в саду" и когда так "прекрасна земля и на ней человек" .

Ему ли, Есенину, было не знать слов своего учителя Пушкина: "Служенье муз не терпит суеты. Прекрасное должно быть величаво" . Поэтому наш ответ: Есенин вечен, пока Бог с Сатаной борется, а поле битвы – сердца человеческие (по Достоевскому). И даже тогда есенинская поэзия будет востребована, когда, согласно откровению Иоанна Богослова, "после Апокалипсиса откроется новое небо и ничего уже не будет проклятого". Так что вечны строки, написанные кровью:

Предназначенное расставанье
Обещает встречу впереди…
(До свиданья, друг мой...)

Но до "второго пришествия" (на то, видно есть воля Господня) будет Есенин за нас "рубцевать себя по нежной коже, кровью чувств ласкать чужие души". И пытаться обвенчать-таки на земле "розу белую с чёрной жабой" (Быть поэтом).

…Величайший лирик, чьё поэтическое слово как бы и не слово вовсе, а божественная музыка, "Божья дудка" (повторим слова А.М. Горького), он будет с нами со всеми всегда – "оплёванный и избитый", интеллигентный и "зипунный", красивый и умный, наивный и дурной. Уж, извините, "Дух Божий витает, где хочет" (Евангелие).

И ещё один урок надо усвоить нам от Есенина, который необходим всегда:

В грозы, в бури,
В житейскую стынь,
При тяжёлых утратах
И когда тебе грустно,
Казаться улыбчивым и простым
Самое высшее в мире искусство.
(Чёрный человек)

Да, "это высшее в мире искусство". Но разве низшему учит Есенин? Разве не учил Пушкин уметь обуздывать гордыню и норов? Разве не к тому призывает род людской в "Нагорной проповеди" сам Иисус Христос?

Дорога и судьба

Кавад РАШ

Военный руководитель германских железных дорог Гренер после Первой Мировой Войны писал: "Мирро, которым помазан всякий полководец, должно в эпоху железных дорог отдавать смазочным маслом паровоза".

Великие войны XX столетия дали наиболее убедительные примеры глубокой зависимости исхода войны от состояния железных дорог как основного, мощного и бесперебойно работающего вида "сообщения". Железные дороги в двух мировых войнах стали непосредственным орудием командования и принимались в расчёт штабами при любой военной операции, став таким образом фактором стратегического ранга, прямо влияющим на исход войны и судьбу страны.

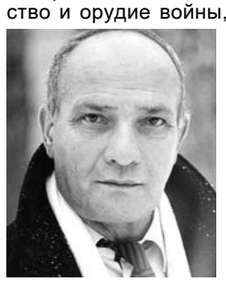
Германия в XIX веке выиграла три войны (с Данией, Австрией и Францией) прежде всего благодаря благоразумной и сосредоточенной работе её железных дорог. Россия проиграла Крымскую войну прежде всего потому, что не имела ни одной железной дороги к театру войны. Пароходы неприятеля из Тулона или Портсмута приходили в Крым раньше, чем наши интендантские обозы на телегах из тыловых баз в районе Воронежа по разбитым дорогам добирались до того же Крыма. Становилось очевидным, где нет дорог, и прежде всего железных, нельзя давать серьёзных сражений. Словом, в современных войнах, как и в хозяйственной жизни страны, железные дороги должны рассматриваться как часть живой силы народа и часть наиболее организованная, динамичная и созидательная. Вскоре железные дороги, создав бронепоезда, сами вторгаются в ход сражений.

Трагический разрыв между готовностью железных дорог и судьбой армии осознала Россия в ходе войны с Японией. Даже само строительство Сибирской магистрали Япония расценила как серьёзную угрозу своим замыслам укрепиться в Корее и Манчжурии. Чтобы упредить события, Япония решила первой нанести удар до того, как Транссиб достигнет Тихого океана. Для самой России освоение Сибири и тихоокеанских берегов было задачей общенародной и исторически обусловленной. Быть России на Тихом океане или нет, стало вопросом её исторического бытия.

Потому через двести лет после начала Северной войны Петра I не было для России более справедливой, исторически оправданной и даже Отечественной, чем война с Японией.

После войны особая комиссия Генерального штаба пришла к выводу, что исход войны с Японией мог быть другим при более высокой провозоспособности Сибирской магистрали.

При другом исходе войны иной была бы судьба России и её царя, создателя Транссиба. Вот что значит железная дорога в судьбе России. Всем становилось ясно, что дороги, особенно железные, оказались решающим фактором, который может повлиять не только на исход отдельных сражений, но и войны в целом. Железные дороги рассматриваются теперь как часть живой силы нации, как средство и орудие войны, без которых "современные большие армии не могут быть ни собраны, ни отправлены вперед, ни сохранены" *(Шлиффен)*.



Нет ни одного километра дорог в государстве, в век тотальных войн, которые не были бы стратегическими. Только в вороватых умах или в головушках неудачников от науки, "завлабов", могло родиться определение, которое отнесет "железные дороги" к "естественным монополиям". Каждый локомотив, перегон рельсов и шпал в России должны быть в неусыпном и строжайшем ведении Совета безопасности. Железные дороги такая же естественная монополия, как сама жизнь.

Мы можем не раз встретить в литературе такие выражения, как "транспорт носит всеобъемлющий характер" или "дорога – это жизнь" и многие другие. Став стереотипами, они почти не воздействуют на наше сознание, и мы привыкаем к ним. В том-то и коварство штампа, что он убивает глубокий первоначальный смысл значений. Современный экономист отнесет дороги по смыслу к подъездным путям, обозначив их термином "инфраструктура", и будет по-своему прав, но только "по-своему", на свой бухгалтерский аршин.

Нет несчастней страны, чем та, в которой решающими советниками являются экономисты. Лучше всего это иллюстрируют железные дороги, которые обладают свойством не вмещаться ни в какие специальные категории, как и сама жизнь, они всеобъемлющи. Дорога обладает свойством пробуждать пространства, вдыхать в них жизнь и преобразовывать. Бездорожье ведёт к застою, упадку и вырождению. Поэтому только воровское сознание могло отнести железные дороги к "естественным монополиям".

ПУТЬ К ОКЕАНУ

Чтобы осознать своеобразие строительства дорог в России, их коренное отличие от трансамериканских железных дорог через горы и прерии, мы должны помнить, что на американском континенте дороги тянут от одного обжитого побережья к другому. Потому их выгоду можно было подсчитать заранее, а значит, заинтересовать дельцов и привлечь капитал.

Наш путь на Восток всегда шёл в районы малоизведанные, порой безлюдные. Русские дороги заставляли трещать все экономические выкладки. Транссиб доказал, что дорога может выходить за экономические категории. По подсчётам, она выглядела удручающе нерентабельной. Поднять такой проект может только государство напряжением всей своей мощи. Сейчас даже армия экономистов со сверхбыстродействующими компьютерами не могла бы подсчитать выгоду от строительства Транссиба. Каким экономическим эффектом можно определить роль сибирских ресурсов в разгроме фашизма? А ведь без Транссиба это было бы немыслимо. Даже проект Урало-Кузбасса экономисты считали гиблым. Но экономист всегда ущербен в своей прибыли, ибо в его корысти никогда нет самой главной на земле категории – безопасности.

Чтобы строить Транссиб, нужен был подход с широчайшим духовным кругозором, патриотическим сердцем, дабы сквозь рогатки, предрассудки, косность прозреть и выполнить мечту Петра Великого и лучших сынов России, и стать твёрдой ногой у другого Океана, и сделать, наконец, Россию Великой Тихоокеанской державой.

Комитет по строительству Транссиба возглавил сразу же цесаревич Николай Александрович. Он же положит первый камень в здание вокзала во Владивостоке в 1891 году и доведёт Великий Сибирский рельсовый путь до конца. Император обещал поданным, что Транссиб будет построен "русскими материалами, на русские деньги и русскими руками". Задача была выполнена, и дорога превзошла по надежности и скорости прокладки пути все известные магистрали в мире. Народ сочувствовал богатырскому делу, которое возглавил цесаревич. Только в периодических изданиях и сборниках, выходивших в Сибири с 1857 по 1894 год, было опубликовано около тысячи статей, посвящённых Великому Сибирскому пути. Слово "Великий" закрепилось за ним сразу. Строительство магистрали стало одной из основ промышленного подъема России. За 20 лет с 1897 года в Сибирь переселились более десяти миллионов человек. Сибирь к 1917 году стала самой "русской" территорией России. Русских здесь стало больше в процентном отношении (98,2%), чем даже в средней полосе России.

Россия подняла дорогу, а дорога – Россию. Развитие железных дорог дало мощный толчок развитию ремеёсел, торговли, земледелия и промышленности, концентрации капитала.

Железные дороги преобразили Россию. Перед 1917 годом паровозы строили уже десять крупных предприятий. Самыми мощными были заводы: Коломенский, Невский, Харьковский, Луганский, Сормовский, Путиловский, Брянский, Воткинский, Екатеринославский. Рельсы изготовляли 16 металлургических заводов. В лучшие годы заводы выпускали до полутора тысяч паровозов. К 1916 году Путиловский освоил выпуск паровоза типа 2-3-1 серии "Л", который стал самым мощным паровозом своего времени. Вагоны выпускали на 20 заводах. Ведущими были Путиловский, Сормовский, Коломенский, Брянский, Ковровский. Заводы, производившие рельсы, паровозы и вагоны, были частью российской мощи – её силовыми узлами.

Дороги послужили России в годину испытаний. Придёт время, и именно заводы, производившие паровозы и вагоны, станут главными производителями танков и буквально спасут страну, обеспечив державе бронетанковый кулак. Легендарный танк Т-34 будет создан на Харьковском паровозостроительном заводе, а "Уралвагонзавод" в Нижнем Тагиле станет крупнейшим в мире производителем танков и попадёт в этой связи в книгу рекордов Гиннеса.

"МЫ – ИНЖЕНЕРЫ"

Начало железнодорожного дела совпало с самой культурной эпохой в России, которую мы теперь называем Пушкинской, она совпала с царствованием Николая I – человека серьёзных инженерных познаний. Царь любил инженеров и после Сенатской площади не доверял любомудрам. Император был убеждён, что от салонного политиканства в России надо переходить к строительству дорог, мостов, крепостей, портов и составлению свода законов. К 1832 году под редакцией М.Сперанского вышло 47 томов собрания русских законов от 1649 года до последнего царствования. На следующий год вышел подготовленный тем же М.Сперанским свод действующих законов в пятнадцати томах.

Главноуправляющим ведомством путей сообщения и публичных зданий был Карл Толль – любимец Суворова, участник Альпийского похода и генерал-квартирмейстер в штабе Кутузова в 1812-1813 годах. На Сенатской площади в 1825 году он был рядом с государём, когда вновь решалась судьба России. В 1817-1834 годах построено шоссе Петербург-Москва – крупнейшее сооружение своего времени.

Институт корпуса инженеров путей сообщения, основанный в 1809 году, давал образование высшего европейского класса. Даже курсовые проекты настолько детально прорабатывались, что по ним можно было немедленно строить. Император Николай I любил повторять: "мы – инженеры".

Пушкин был ещё лицеистом, когда шотландец Чарльз Берд, основавший в 1792 году в Петербурге механический завод, построил в 1815 году пароход "Елизавета", который стал курсировать между столицей и Кронштадтом. В целом Россия шла как будто в ногу с веком.

В 1830 году в Англии построили первую в мире пассажирскую железную дорогу между Ливерпулем и Манчестером. Паровоз повёл сам "отец" железных дорог Д.Стефенсон. На открытии присутствует представитель Института корпуса инженеров путей сообщения профессор Г.Ломе. Он отметит основные качества нового изобретения – "скорость и экономичность".

Русские журналы и газеты откликнулись на изобретения Стефенсона. Русские инженеры начали действовать. Всякому новому явлению в мире сопутствует успех, равный прорыву, если при прочих равных обстоятельствах движение возглавит выдающаяся личность, которую уже современники признают "отцом" нового явления. Для русской авиации им стал А.Жуковский, для ракетного дела – Королёв, в автомобиле создатель "теории автомобиля" академик Чудаков, в железнодорожном деле России признанным отцом всех наших железных дорог является инженер-генерал профессор А.Мельников. Он же станет первым министром путей сообщения. Явление таких одаренных подвижников, как Мельников, является удачей науки и государства и признаком великой жизнеспособности народа. Одновременно в действиях инженеров угадывается твердая и разумная воля "императора-инженера", направлявшего каждый их шаг.

Всего через семь лет после дороги Стефонсона, опережая такие страны, как Германия, первый паровоз пробегает между Петербургом и Царским Селом, встреченный рукоплесканиями и громовым "Ура!" войск. На медали выбито: "Строитель первой железной дороги Франц Герстнер, родом чех, одноплемённый россиянам". Паровозы тогда были гордо именными и звались "Лев", "Богатырь", "Проворный".

Уже через четыре года 15 сентября 1841 года профессор П.Мельников представил правительству проект строительства Петербурго-Московской железной магистрали. А 1 февраля 1842 года выходит указ императора, повелевавший приступить к сооружению железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой длиной в 650 верст. Таких строек мир ещё не знал. Это был дерзкий прорыв, достойный России. Ему предшествовали энергичные изыскания и инженерно-экономические исследования. В год открытия Царскосельской железной дороги в 1837 году царь послал в Европу на пятнадцать месяцев двух своих лучших офицеров-путейцев полковников П.Мельникова и С.Кербедзя. Офицеры-"трудоголики" вернулись с пятью томами отчёта в 1673 страницы и 190 листами чертежей. Железные дороги Европы были исследованы и описаны самым тщательным образом. В те годы к интенсивному строительству железных дорог приступили Соединенные Штаты, поражая скоростью прокладки и дерзостью инженерных решений, правда, часто в ущерб безопасности пассажиров. В 1839 году государь командирует в Соединенные Штаты двух полковников – профессоров П.Мельникова и А.Крафта на пятнадцать месяцев. Они вернулись с многотомными отчетами и чертежами.

Теперь П.Мельников и его сподвижники знали о достижениях в строительстве железных дорог всего мира практически всё.

Газетный вариант, полностью – на сайте