



Об авторе

Нина СЕРЕБРЯКОВА,
ученица 10 класса
МБОУ СОШ № 75,
г. Нижний Новгород

Руководитель:
АКОПОВ

Леонид Эдуардович,
педагог доп. образования,
ГБОУ ДОД «Центр детского
и юношеского туризма и
экскурсий Нижегородской
области»

Фото автора

НИНА СЕРЕБРЯКОВА

ПО ЗАКОНУ ЧЕСТИ

Деятельность инженера А.И. Дельвига в Нижегородском крае

Инженер Андрей Иванович Дельвиг по рождению не имеет никакого отношения к Нижнему Новгороду. Почему же нижегородцы считают инженера Дельвига своим великим земляком, а на Горьковской железной дороге существует даже именная электричка, названная в его честь? Фонтан в центре города нижегородцы тоже зовут фонтаном Дельвига.

В 90-е годы XX века дорожные рабочие, занятые реконструкцией шоссе на участке Нижний Новгород – Золино, были удивлены, когда срезали старый асфальт и верхний слой щебня: перед их глазами открылась старая грунтовая дорога, построенная более полутора веков назад и поражающая своим качеством...



Портрет А.И. Дельвига.
Худож. И.Е. Репин



Дом Волконских, в котором родился А.И. Дельвиг

Как Дельвиг стал нижегородцем

Андрей Иванович Дельвиг родился 13 марта 1813 года близ села Студенец Воронежской губернии (теперь — территория Липецкой области). Его семья была из знатных, но обедневших прибалтийских немцев. Баронский титул достался Андрею Ивановичу от отца, а имя — от деда по матери, Андрея Волконского. По окончании Петербургского института корпуса инженеров путей сообщения инженер Дельвиг занялся проблемой водоснабжения Москвы. Временный водовод к столице из Мытищ терял по дороге большую часть воды. Начинаящий инженер быстро и качественно воплотил в жизнь свой план постоянного водопровода, впервые применил трубы из прочного чугуна. Вода из Мытищ в Москву стала подаваться не

самотёком, а под давлением с помощью современных паровых машин. За это Дельвиг от имени московского градоначальства был награждён серебряными ведром и ковшом.

Его первой проектно-изыскательской практикой стала проектировка будущего Минского шоссе.

В 1839 году Андрей Иванович Дельвиг впервые знакомится с Нижегородским краем и приезжает в имение жены на Ветлуге. В своих деревнях 26-летний инженер всячески старается облегчить жизнь крепостных. Он развил систему морального и материального поощрения тем, кто следит за хозяйством, развивает его. Инженер даже придумал давать рачительным хозяевам звание «Почётный крестьянин». Одновременно он не позволял развиваться зарождающейся в крестьянской среде прослойке паразитов, которые незаконно разоряют бедных соседей, зато гото-



вы встретить настоящим французским шампанским барина. Была у А.И. Дельвига задумка: перестроить усадьбу жены в Галибихе. Но его гений был предназначен для выполнения другой, более значимой, миссии.

В 1842–1855 годах инженер А.И. Дельвиг состоял чиновником по особо ответственным поручениям при главноуправляющем путями сообщения и публичными зданиями П.А. Клейнмихеле. Граф Клейнмихель, будучи глупым, властным и вздорным от природы, слыл опытным, хитрым царедворцем. Он включил талантливого инженера в свою команду, всегда поощрял его одним из первых — ведь такие люди, как А.И. Дельвиг, повышали авторитет самого Клейнмихеля перед императором. Логично, что А.И. Дельвига поставили руководить участком строительства Московского шоссе от Золино до Кунавинской слободы Нижегородской ярмарки.

Оказавшись в Нижнем Новгороде, А.И. Дельвиг испытал шок. Он вспоминал: «Нижний был тогда городом, в котором взятки брались исключительно всеми и без церемоний... Городская казна разворовывается, устраивают дикие и наглые выходы казаки, приставленные для охраны ярмарки» [3, с. 10]. Не раз и не два инженер становился свидетелем распущенности и самодурства губернатора М.А. Урусова. В конце 1848 года А.И. Дельвиг написал из Нижнего Новгорода прошение «перевести куда угодно» из этого места.

Но великий инженер успел сделать многое, хоть и далось это нелегко. С тяжелым сердцем он вынужден был выгнать с позором знаменитого архитектора Георга Ивановича Ки-



Главноуправляющий путями сообщения Российской империи
П.А. Клейнмихель

зеветтера, втянувшегося в коррупционную сеть [3, с. 166]. При этом Г.И. Кизеветтер остался в памяти нижегородцев. Здания, построенные архитектором, объявлены памятниками истории, его именем названа улица в Приокском районе Нижнего Новгорода. Г.И. Кизеветтер до самой своей смерти судился с властями Нижнего Новгорода — совершенно безрезультатно. При строительстве шоссе А.И. Дельвиг решительно выгнал воров, навёл порядок в хозяйстве. Но современники не поняли инженера. Даже друзья и сослуживцы не понимали его, не говоря уже о недоброжелателях: почему он ничего не присвоил при строительстве шоссе?



Вокзал Нижнего Новгорода в 1867 году. Фотография из музея истории ГЖД

Погоня за скоростью

Даже по великолепному шоссе с регулярным пассажирским сообщением пассажирский омнибус добирался из Нижнего Новгорода до столицы за 5 дней. Много времени отнимали перепряжка лошадей, остановки на ночь, да и сам омнибус напоминал некий неспешно движущийся комфортный ковчег, в котором, выражаясь современным языком, «всё включено»: ночлег в гостинице, питание — всё входило в стоимость проезда. Но что касается скорости — тут немного изменилось со времён французского короля Людовика XI, восстановившего древнеримское учреждение — почту.

Но уже в 1862 году пассажиры стали добираться из Нижнего до Москвы не за 5 дней, а всего лишь 12 часов! Что же случилось? Правильно, в Нижний Новгород пришла железная дорога. Но сейчас мало кто знает, какой она досталась ценой. До 1871 года инженер А.И. Дельвиг участвовал в строительстве и приемке 32 железных дорог, общей протяженностью 12 тысяч верст [7, с. 48]. К сожалению, не всё зависит от отдельного человека. На прокладке железной дороги между Нижним Новгородом и Москвой было много случайных людей и просто иностранных авантюристов, которые работали некачественно, зато за огромные деньги. Процветало вымогательство. Градоначальников шанта-





Фотография из музея истории ГЖД

жировали: мол, если они не дадут кругленькую сумму, то линия пойдёт в стороне, например, от Гороховца. Под Боголюбовом произошла вообще бурлескная сцена: француз в красных шароварах бил палкой русского строителя, а мужики даже не сопротивлялись насилию. Дело в том, что по красным шароварам мужики приняли француза за генерала, а на самом деле он оказался мошенником парикмахером, выдавшим себя за инженера.

При приемке дороги А.И. Дельвиг нашёл участок до Владимира в безобразном состоянии, что вполне логично. Шпалы и балласт были разворованы, в некоторых местах рельсы были положены прямо на грунт, на мостах был плохой водопропуск,

на станциях не была отлажена система снабжения паровозов [2, с. 88]. Даже неспециалисту понятно, что при таких условиях нельзя открывать движение, но сверху настояли на открытии. Закончилось всё очень печально. Первый поезд не проехал и ста верст. Андрей Иванович вспоминает этот ужас: «Засыпая, я почувствовал сильный толчок... служащие на дороге выскочили из вагонов и вскоре пришли мне сказать, что в результате неправильно поставленной стрелки... паровоз упал в канаву, а тендер наехал на него, причём находившийся на паровозе инженер путей сообщения поручик Захарьин попал между тендером и паровозом, ноги его искрошены... а сам он лежит на горячем котле паровоза» [3, с. 10].

Инженер-поручик Захарьин умер в жесточайших мучениях в московской больнице, несмотря на все усилия врачей его спасти. Как честный человек, Андрей Иванович не смог себе простить эту трагедию до конца жизни. Ему казалось, что он не всё сделал для предотвращения беды.

Но и это еще не всё. Сваи мостов через Клязьму вырвало первым же весенним паводком, причиной было некачественное бетонирование, проведенное французскими горе-строителями [7, с. 45]. Временные объездные мосты были в таком состоянии, что не выдержали бы ледоход. Перед А.И. Дельвигом встала задача: в кратчайшие сроки всё исправить.

Сразу по прохождении большой воды люди бросились в реку и, несмотря на холод, начали убирать негодный бетон. В течение нескольких недель работы не прекращались ни днем, ни ночью. Когда в сентябре А.И. Дельвигом приехал проверить положение дел, он с ужасом увидел, что инженер, которому было поручено выполнение работ по ремонту моста, полностью поседел, будучи 30 лет от роду. Но мост был спасён. Когда Клязьма зимой встала, на опоры поставили фермы, и по новому мосту пошли поезда. Паводок 1863 года показал сверхнадежность новой конструкции.

Родственники великого инженера

Андрей Иванович Дельвигом жил по принципу римских императоров: «Делай, что считаешь правильным, и не обращай внимания на остальных». Такой человек может приобрести единомышленников, коллег,

но настоящих друзей — вряд ли. Зато он не нажил себе смертельных врагов, поскольку боролся с пороками общества, но не всегда с конкретными людьми. Он принимал людей такими, какими они были, а остальное доверял только своим личным записям.

Самые светлые воспоминания Андрея Ивановича Дельвигом относятся к годам молодости. Его двоюродный брат, Антон Антонович Дельвигом, был его лучшим другом, но он безвременно ушёл из жизни в 1831 году. Для Андрея Дельвигом это была первая серьёзная жизненная потеря. Именно брат познакомил Андрея с Александром Сергеевичем Пушкиным. Поэт был старше А.И. Дельвигом на 14 лет, поэтому стал для будущего инженера старшим товарищем. К чести инженера, он никогда не занимался инсинуациями на тему «брат Пушкин», как многие другие.

Родной брат Андрея Дельвигом Николай долгое время воевал с горцами на Кавказе. Женился на дочери нижегородского помещика Бориса Прутченко и поселился в усадьбе Отрада на берегу реки Пьяны. Со временем, в порядке наследования, усадьба перешла к семейству Дельвигом. У Николая родился сын Дмитрий. С племянником у Андрея Дельвигом были превосходные отношения. Инженер был нередким гостем у брата и племянника, несмотря на тяжёлый, недобрый характер супруги Николая Дельвигом.

Старый помещичий дом нынче здесь берегут, ему нашлось применение. Он аккуратен и обихожен. К прискорбию, безнадежно гибнет имя жены Андрея Ивановича





Усадьба Левашовых в деревне Галибихе Воскресенского района

Дельвига на Ветлуге. В западной части помещичьего парка в Галибихе со стороны реки поднялись новорусские особняки. Трехметровый ядовитый сибирский борщевик заполнил приусадебную территорию так, что передвигаться по ней стало опасно для жизни. На великолепных постройках появляются признаки скорого обрушения. Парк, созданный по проекту А.И. Дельвига, безнаказанно завален бытовыми отходами районных хозяйствующих субъектов.

Как вода пришла наверх

Если внимательно рассмотреть гидрографию Нижнего Новгорода, станет очевидно, что она крайне неблагоприятна. Наличие Волги и Оки

не даёт преимущества, а, пожалуй, наоборот, создаёт порой проблемы — как при проведении знаменитой ярмарки, так и в повседневной жизни жителей Кунавинской слободы. Основная масса населения жила в нагорной части города и принуждена была заниматься рытьем колодцев, но воды в них было мало, и она была не очень пригодна для питья. Особую опасность в этой местности представляли собой жестокие оползни, которые с завидной регулярностью уносили жизни сотен нижегородцев.

«Затащить» воду на полторы сотни метров вверх — задача почти невыполнимая. Если, конечно, за её выполнение не возьмётся такой профессионал, как инженер А.И. Дельвиг. Было представлено несколько



Знаменитый фонтан А.И. Дельвига в Нижнем Новгороде

проектов водопровода, но все они предполагали затраты миллионов рублей. Такие суммы нижегородская казна просто не потянула бы. Дельвиг же предвосхитил ленинский принцип: «лучше меньше, да лучше». Он предложил губернатору М.А. Урусову проект водопровода, рассчитанный на объём 36 000 вёдер. Воду планировалось брать не из Волги, а из ключей у подошвы горы, что должно было избавить водопровод от дорогих импортных фильтров очистки воды. По проекту, вода должна была подаваться от ключей насосами в кирпичный бассейн, водоподъёмное здание планировалось расположить на площадке, образуемой двумя съездами, идущими по верхней набережной к реке Волге. В здании предполагалось установить две паровые машины мощностью в 16 л. с., которые поднимут воду на

высоту в 40 сажень по чугунным трубам в фонтан на Благовещенской площади (сейчас пл. Минина и Пожарского). На создание всей этой системы требовалось 45 000 рублей.

Работы были поручены инженеру Глинскому, а механик Копьев отвечал за сооружение и исправность паровых машин. Работы продвигались успешно, только вот губернатор, ежедневно осматривающий ход работ, делал массу бестолковых распоряжений и буквально устраивал клоунаду. Кроме прочего, он кричал на инженеров, что те де постоянно одеты не по форме. А.И. Дельвиг просто вынужден был лично вмешаться и объяснить М.А. Урусову его неподобающее поведение, что сильно задело болезненно самолюбивого нижегородского чиновника. К тому же приходилось внушать безголовому губернатору, что если



вовремя поставлять дрова, подачу воды можно будет производить безостановочно.

Первого октября 1846 года в 4 утра была проведена проба машин и труб. Вода не поступала... Началось невообразимое. Губернатор, не выдержав, послал подчинённого узнать об исправности машин. Ему доложили, что паровые машины исправно работают. Урусов впал в состояние, близкое к истерике: Дельви́г де поставил его в смешное положение, «предложив поднять воду на столь значительную высоту, издержал деньги... это вещь невозможная» [3, с. 166]. Напрасно А.И. Дельви́г и механик убеждали губернатора, что вода из бассейна польётся только по заполнению труб и ёмкостей. Когда

Андрей Дельви́г и его «Записки»

В отличие от сотни путешественников, побывавших в Нижегородском крае и оставивших какие-либо записи, но подолгу там не задерживавшихся, и уж тем более не работавших, «Записки» А. Дельви́га имеют особую ценность и значимость, так как их автор часто здесь бывал, подолгу жил и успешно работал. По хлесткости, иронии и нелюбопытности в отношении некоторых личностей «Записки» Андрея Дельви́га не уступают знаменитым «Запискам о России» француза Астольфа де Кюстина. С маркизом де Кюстином можно согласиться не во всём: он, как и все иностранные путешественники, далеко не всё понял из российских реалий XIX века. Но во многом он правдив. И тут уместно вспомнить, что окончательно унич-

же, наконец, вода полилась в фонтанный бассейн, Урусов от совершенного отчаяния перешёл к такой же совершенной радости.

Дальше было уже совсем смешно (если бы не было так грустно). Торжественный пуск фонтана был назначен на 1 января 1847 года. А.И. Дельви́г уехал из города по делам, предоставив Урусову подготовить материалы к пуску. Урусов ничего не сделал под различными предложениями. А.И. Дельви́г махнул рукой на этого бестолкового чиновника и, чтобы не губить собственный труд, закупил дрова на свои личные средства. Может, поэтому благодарные нижегородцы и назвали фонтан Дельви́говским.

тожающее мнение о правящих кругах и чиновничестве Российской империи де Кюстин составил после неприятного общения с чиновниками в Нижнем Новгороде [4, с. 67].

А.И. Дельви́г совсем другой. Ему чужда поверхностность мнений и суждений. Он взял на себя ответственность не критиковать существующие порядки, а созидать при этих порядках, хоть это было нелегко. Внешний эффект был ему вовсе не нужен, а эмоции Дельви́г держал при себе. Лишь раз ему изменило спокойствие, и он написал причину в докладе о переводе: «Урусов мне опротивел...» [3, с. 10]... Остальное доверил «Запискам».

Перед смертью, последовавшей 20 января 1887 года, Андрей Иванович Дельви́г распорядился упаковать «Записки» в конверт и вскрыть его не ранее 1910 года. Конечно, А.И. Дельви́г не рассчитывал про-



Электропоезд «Андрей Дельви́г» на ГЖД ходит с 2009 года

жить до 97 лет, просто к 1910 году все герои этой исторической мизансцены должны были уйти на вечный покой. С пакетом инженер оставил сумму в тысячу рублей — на публикацию «Записок».

Всё наносное и ненужное навсегда ушло в прошлое. Грядущим поколениям остался лишь результат творений талантливого русского инженера и мемуариста, инженер-генерал-лейтенанта барона Андрея Ивановича Дельвига.

В последние дни февраля 2009 года в корпункте газеты «Гудок», расположенном в Нижнем Новгороде, раздался звонок. Высокий железнодорожный начальник приказал дать

имя электричке с заводским номером 0250. Собственный корреспондент «Гудка» на Горьковской железной дороге Николай Морохин, не колеблясь, ответил: «Дадим имя инженера Андрея Дельвига». Тут же было получено указание руководства заготовить планшет. В каждом вагоне был вывешен портрет А.И. Дельвига с краткой биографией. Через пять дней на Московском вокзале города Нижнего Новгорода состоялся торжественный митинг по случаю пуска электропоезда имени Дельвига. С этого дня на ГЖД пошла традиция присваивать подвижным составам имена известных людей.

ЛИТЕРАТУРА

1. 150 лет движения вперед: По заказу ГЖД. — Нижний Новгород, 2012.
2. Действия Нижегородской губернской архивной комиссии. — Т. 3. — Нижний Новгород, 1898.
3. Дельви́г А.И. Из моих воспоминаний: (Нижегородские страницы) / составители: Н.В. Морохин и Д.Г. Павлов. — Нижний Новгород, 2010.
4. Маркиз де Кюстин. Записки о России. — М., 1990.
5. Морохин Н.В., Акопов Л.Э. Звено великой магистрали. — Нижний Новгород, 2010.
6. Морохин Н.В. Люди // Библиотечка «Дятловых гор». — Нижний Новгород, 2011.
7. Морохин Н.В. Из истории нижегородского транспорта. — Нижний Новгород, 2009.

8. Путешественники: Сборник статей-воспоминаний. — Нижний Новгород, 2009.

Использованы материалы фондов:

- Воскресенского народного краеведческого музея (р.п. Воскресенское, Нижегородская обл.);
Музея боевой и трудовой славы Горьковской железной дороги (Нижний Новгород);
Центрального музея железнодорожного транспорта (Санкт-Петербург).

Фото из архивов автора работы, Антона Белоусова, Дмитрия Павлова, Николая Морохина, Леонида Акопова

