

2 *Маяковский, В. В.* Сочинения / В. В. Маяковский. – М. : Художественная литература, 1970. – 361 с.

3 *Суворов, А. Н.* История железных дорог России : от создания паровых машин до современных скоростных поездов / А. Н. Суворов. – М. : Эксмо, 2023. – 240 с.

4 *Павлов, В. Е.* История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. В 3 т. Т. 2: 1917–1945 гг. / В. Е. Павлов. – СПб., 1997. – 416 с.

УДК 656.1

Н. Ф. СЕМЕНЮТА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Н. П. РУМЯНЦЕВ – ГОСУДАРСТВЕННЫЙ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ, ИНИЦИАТОР РАЗВИТИЯ ГОМЕЛЯ КАК КРУПНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Транспорт Беларуси неразрывно связан с именем Николая Петровича Румянцева (1754–1826), идеала передового интеллигента-интеллектуала своего времени. Получив образование в Лейденском университете, он отличался любовью к науке и истории. Им издано много научных трудов, снаряжена первая русская кругосветная экспедиция и собраны ценные коллекции монет и минералов. Был сенатором, канцлером, состоял членом различных комиссий и комитетов. Велики заслуги Н. П. Румянцева и в период его работы во главе Департамента водяных коммуникаций (1801–1809), положившего начало создания «водяной», а затем и сухопутной транспортных систем, составивших основу будущих путей сообщения России и Беларуси [1].

Отметим также деятельность Н. П. Румянцева в Гомеле, доставшегося ему в 1796 г. по наследству от отца, известного Российского полководца фельдмаршала П. А. Румянцева-Задунайского (1725–1796). В Гомеле Н. П. Румянцев покровительствовал развитию промышленности, сельского хозяйства, строительству, народному просвещению, обеспечивал «нужды города веским словом и материальной поддержкой».

Одним из направлений деятельности Н. П. Румянцева стало создание нового облика Гомеля. Унаследовав Гомельское имение в 1796 г., он разворачивает полномасштабные строительные работы. В начале XIX в. центре города была сформирована площадь, от которой лучами разошлись три главные улицы: Пробойная (сейчас Советская), Садовая (проспект Ленина), Фельдмаршальская (Пролетарская). На центральной площади возведены общественные здания: гостинный двор, ратуша, костел, доходное училище, чуть в стороне – Петропавловский собор, дом для проживания владельца, дом для летнего проживания, более известный гомельчанам под названием «охотничий домик», немецкий и русский трактиры. На улице Советской выросли каменные аптека, больница, ланкастерская школа, начала строить-

ся Троицкая церковь. Чуть в стороне на высоком берегу реки выросло здание лица [2, 3].

Н. П. Румянцев получил домашнее воспитание и в первые годы жизни был зачислен в состав одного из полков. Благодаря заслугам отца П. А. Румянцева-Задунайского и связям матери – придворной дамы двора Великого князя Павла Петровича – он быстро продвигался по службе. В 1772 г. стал камер-юнкером, а в 1779 – камергером двора Екатерины II. С 1781 по 1795 гг. состоял на дипломатической службе в Германии.

После вступления в 1796 г. на престол Павла I пользовался особым вниманием императора. В том же году получил два придворных звания и чин тайного советника. Затем в результате придворных интриг попал в опалу. Павел I приказал отправиться ему за границу.

Император Александр I, вступивший на престол в 1801 г., вернул Н. П. Румянцева в Россию и назначил Главным директором водяных коммуникаций, сенатором и членом Государственного совета. Департамент водяных коммуникаций был образован в 1797 г., и ему впервые поручалось подготовить проект управления основного для того времени пути сообщения – водного. Кроме Департамента ему было поручено управлять также Экспедицией устройства дорог в государстве [4].

Под руководством Н. П. Румянцева начались большие работы по строительству каналов и других гидротехнических сооружений, расчистке фарватеров рек в Европейской части России. Были созданы Мариинская водная система, ставшая главной водной магистралью между Волгой и Невой, Новгородский канал в обход озера Ильмень, Березинская водная система, соединившая бассейны Днепра и Западной Двины, начато сооружение Одесского порта. В Петербурге началось строительство Обводного канала, приведена в порядок пристань на стрелке Васильевского острова с ростральными колоннами и двумя женскими и мужскими статуями, символизирующими реки Волгу, Неву, Днепр и Волхов. Н. П. Румянцев основал пароходство по Днепру и Сожу [1].

В 1802 г. Н. П. Румянцев, оставаясь Главным директором департамента, возглавил Министерство коммерции, которым управлял вплоть до его упразднения и передачи дел в Министерство финансов. Как министр коммерции много сделал для развития внутренней и внешней торговли, производства сахара в России. При нем в 1804–1809 гг. для производства торговых операций в Петербурге было построено здание биржи.

В 1808 г. Н. П. Румянцев назначается министром иностранных дел с оставлением в прежних должностях и только в 1809 г. освобождается от управления Департаментом Водяных коммуникаций, а затем и от Экспедиции устройства дорог в государстве. В том же 1809 г. он был удостоен высшего гражданского чина в России – государственного канцлера. В 1810–1812 гг. Румянцев был председателем Государственного Совета Российской империи.

Будучи приверженцем шотландского экономиста Адама Смита (1723–1790), Н. П. Румянцев вынашивал планы «создания в стране собственной промышленности, ограждения русских товаров от конкуренции на мировом рынке, широких торговых связей, прежде всего с Северо-Американскими Соединенными штатами и странами Востока, освоения северных и восточных районов России... к усилению экспорта сельскохозяйственных товаров и ограничению импорта». Новые методы ведения хозяйства он внедрил во многих своих имениях, унаследованных от отца, расположенных в Подмосковье, Крыму, России и Беларуси.

Оставляя работу в Департаменте водяных коммуникаций, Н. П. Румянцев подготовил «Предложения о надежных мерах для учреждения по всей России удобных сообщений на суше и воде». По этим предложениям, поддержанным ближайшим советником императора М. М. Сперанским (1772–1839) и самим императором Александром I, Департамент был преобразован в Управление водяными и сухопутными сообщениями России. Для управления водяными и сухопутными сообщениями учреждался совет из четырех человек во главе с Главным директором путей сообщений. При главном директоре создавалась экспедиция, разделенная на три разряда. Первый разряд занимался водяными путями, второй – сухопутными и третий – торговыми портами.

Одновременно был учрежден Корпус инженеров водяных и сухопутных сообщений для подготовки для него кадров – водяных и сухопутных сообщений. Корпус инженеров был создан для проектирования, строительства и эксплуатации шоссейных дорог, судоходных каналов, шлюзов, пристаней и портов. Корпус находился на воинском положении, но в составе ведомства.

Н. П. Румянцев как Главный директор Департамента хорошо понимал, что наступила эпоха усиленного строительства и реконструкции путей сообщения и что для того нужны квалифицированные отечественные специалисты, а не приглашенные из других стран. Поэтому Институт Корпуса инженеров путей сообщения учреждался, как сообщалось в манифесте, «для образования способных исполнителей..., юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будут все источники наук, ей свойственных; для поощрения тех, кои желают предопределить себя в сей род службы, полагаются разные награды и поощрения».

В 1810 г. Департамент водяных коммуникаций, корпус инженеров и Институт корпуса водяных и сухопутных сообщений стали именоваться Главным управлением путей сообщения, Корпусом инженеров путей сообщения и Институтом корпуса инженеров путей сообщений. Все воспитанники института по окончании обучения получали воинское звание поручика и направлялись на работу в Корпус инженеров путей сообщения.

В период своей работы в Петербурге Н. П. Румянцев кроме государственных дел много внимания уделял науке и просвещению. Он переписывался с французским философом-просветителем Вольтером (1694–1778), собирал ма-

териалы по истории России, на свои деньги издал несколько томов Русских трактатов. В 1802 г. купил дом на Английской набережной в Петербурге для хранения коллекций рукописей этнографических и нумизматических материалов. Дом, библиотеку и все коллекции он завещал на общее пользование, впоследствии определивших основу Румянцевского музея.

Н. П. Румянцев был почетным членом многих академий и научных обществ, в том числе почетным членом Российской Академии наук. С именем Румянцева связано также зарождение российского книгохранилища в Москве – знаменитой Румянцевской библиотеки, преобразованной в 1925 г. во Всесоюзную библиотеку им. В. И. Ленина (ныне Российская национальная библиотека).

1 августа 1814 г. по своей просьбе Н. П. Румянцев был уволен от службы и уединился в Гомеле, о котором он отзывался не иначе как «мой Гомель», «любимый Гомель». В Гомеле он и раньше покровительствовал развитию промышленности, сельского хозяйства, народного просвещения. Так, еще в 1797 г. Гомель обогатился первым собственным «рассадником просвещения», скромным по своим делам и средствам, но громким по названию – «гимназией». «Гимназия давала своим питомцам, детям обывателей и окрестного духовенства, самые элементарные сведения в русском языке, счислении и каллиграфии...». Через несколько лет гимназия была преобразована в духовное училище.

Отметим стремление Н. П. Румянцева придать «любимому Гомелю» черты родного для него Петербурга. На месте небольшого селения к началу третьего десятилетия XIX века удалось создать регулярно распланированный и застроенный в стиле классицизма современный город. Он соорудил двух-ярусный гостиный двор, напоминающий, по замечаниям очевидцев, в малом виде Петербургский, учредил три ярмарки, привлекавшие ежегодно много торговцев, устроил в окрестностях небольшие заводы и фабрики, которыми управляли французы и англичане. Уже будучи канцлером, он предпринял постройку величественной православной соборной церкви во имя святых Петра и Павла, которая была окончена в 1819 г. Она и сегодня является украшением города. Затем был построен для католиков костел (1822 г.), а несколько раньше он помогал возводить еврейскую синагогу, выстроил аптеку и богадельню, построил постоянный мост на сваях через реку Сож. Главная улица была вымощена деревянными досками, а порядок и чистота охранялись полицией и приводили в восхищение всех его многочисленных гостей, в том числе и иностранных.

Н. П. Румянцев финансировал поиски древних летописей, грамот, книг, производил в окрестностях Гомеля археологические раскопки, основал первый в истории Гомеля музей и картинную галерею. Богатейшие книжные собрания и коллекции древностей хранились и в Петербурге, в доме Румянцевых на Английской набережной. На деньги графа в 1824 г. в Москве была издана первая часть «Белорусского архива древних грамот».

В 1817 г. возникла и встретила поддержку мысль о создании в Гомеле высшего дворянского училища или лицея по образцу Царскосельского. Во главе практической реализации идеи стал сам Н. П. Румянцев, изъявивший желание обеспечить лицей ежегодным доходом и обещавший построить для него каменное здание и отпустить материалы для учительского дома. Программу занятий и распределение курсов предполагалось заимствовать у знаменитого Царскосельского лицея, а управление лицеем вверялось Н. П. Румянцеву.

«Вполне уместно было бы, если бы дворянские и простых граждан сыны учились у одного профессора в одной учебной зале... по моему мнению, никакое заведение не возвысило бы столько Гомель, как сие. С учреждением оного умножилось бы число лучшего просвещеннейшего класса; сии жители оказали бы влияние свое на прочих; множество дворян здесь выстроили бы дома и даже поселились бы жить на время воспитания детей; разлились бы знатные суммы по Гомелю и отчасти по окрестностям; теперешние жители выиграли весьма и пр. и пр.».

Об открытии лицея в Гомеле намеривался просить государя сам Н. П. Румянцев. Несмотря на преклонный возраст, он с юношеским жаром принялся воплощать эту затею в жизнь. Со своими единомышленниками предоставили лучшее в городе место, произвели планировку, заложили фундамент, построили два этажа здания с дорическими колоннами. Но не хватило собственных средств, а правительство отказало в субсидии. К 1821 г. «все симпатичное начало оказалось, к сожалению, не больше, как пышным пустоцветом, преждевременно увядшим». Однако стремление к просвещению народа привело к созданию по инициативе Н. П. Румянцева так называемых «ланкастерских школ», где каждый из питомцев должен был потом сам обучить началам грамоты и письма двух других, а те, в свою очередь, еще нескольких и т. д.

Умер Н. П. Румянцев 3 января 1826 г. в Санкт-Петербурге на 71-м году от роду. Похоронен, как он и завещал, в построенном при его поддержке соборе Петра и Павла в Гомеле. Его имя памятно в отечественной истории как деятеля, потрудившегося для благосостояния промышленности, торговли, искусства и народного образования в России, но особенно обязан ему родной Гомель, которому он отдал свои последние годы, силы, энергию и состояние.

Символично также создание в 1953 г. в Гомеле высшего учебного заведения – Белорусского института железнодорожного транспорта (ныне Белорусский государственный университет транспорта) – кузницы «водяных», сухопутных и чугуночных кадров. Его начало восходит к Институту Корпуса путей сообщения (Россия), у истоков которого находился Н. П. Румянцев.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Семенюта, Н. Ф.* Румянцев – государственный деятель, ученый, меценат / Н. Ф. Семенюта // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 12. – С. 74–76.

2 Закревская, Г. П. Руководители ведомства путей сообщения России и СССР (1797–1995) / Г. П. Закревская, А. Л. Гальянов ; под рук. В. Е. Павлова. – СПб. : ПГУПС, 1995. – 68 с.

3 Виноградов, Л. Гомель. Его прошлое и настоящее 1142–1900 гг. / Л. Виноградов. – М. : Типография Н. Н. Шарапова. – 48 с.

4 Рогалев, А. Ф. От Гомеюка до Гомеля: Городская старина в фактах, именах, лицах / А. Ф. Рогалев. – Гомель : Белорус. агентство науч.-техн. деловой информ., 1993. – 216 с.

5 Памяць: Гісторыка-дакументальная хроніка Гомеля. Кн. 1. – Минск. : БЕЛТА, 1998. – 608 с.

УДК 656.02

Л. С. ШОРОХОВА, Н. А. КОВАЛЕНКО

Российский университет транспорта, г. Москва

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ И ВЕЧНОЙ ПАМЯТИ

Слова из стихотворения поэтессы Ольги Фёдоровны Берггольц, написанного спустя 14 лет после окончания Великой Отечественной войны, у многих ассоциируются с подвигом людей тех тяжелых лет. «Никто не забыт, ничто не забыто» – то, что заставляет гордиться мужеством и стойкостью народа непростого времени по настоящий день.

Железнодорожный транспорт и его инфраструктура, которую любыми силами старались сохранить в период Великой Отечественной войны, был основной транспортной артерией страны не только для возможности обеспечения связи регионов, но и с целью перевозки военной техники, боеприпасов, людей и т. д. В романе Николая Алексеевича Островского «Как закалялась сталь», в котором герои борются за счастливое будущее, Павка Корчагин вместе со своими товарищами из последних сил строит узкоколейку, чтобы организовать доставку дров в замерзающий город. Дрова были заготовлены слишком далеко от станции, но это не остановило героя и его сподвижников в завершении начатого дела.

В годы Великой Отечественной войны можно привести множество примеров героизма и мужества железнодорожников. Самоотверженно велось строительство ветки железной дороги на направлении Старый Оскол – Ржава (при постоянном обстреле немецкой авиации), которая получила название Дорога мужества. Сооружение дороги производилось в переломный момент войны – в период Курской битвы. В течение двух месяцев с середины июня необходимо было построить новую железнодорожную линию протяженностью 95 километров. В то время на этом направлении был в эксплуатации только однопутный участок Льгов – Курск – Мармыши – Каспорная, имеющий пропускную способность всего 16 пар поездов в сутки.