

Марина Климова



***«ПО НАРЯДУ ИЗ РОЗРЯДУ...»***

*Очерки из истории культуры Тамбовского края*

**ББК63.3-7**  
**К 49**

Издание осуществлено по заказу Управления по делам полиграфии и печатным средствам массовой информации Тамбовской области

Научные редакторы:

**Н. Н. Третьяков**, кандидат искусствоведения, профессор Московского Государственного академического художественного института имени В. И. Сурикова

**А. М. Песков**, доктор филологических наук, профессор Московского Государственного университета имени М. В. Ломоносова

Художник  
**АЛЕКСАНДР КЛИМКОВ**

В оформлении переплета использован фрагмент акварели В. Ф. Стрибольтя «Хлебная пристань на реке Цна у Моршанска» (1865)

**М. А. Климкова.**  
**К 49** «По наряду из Розряду...». Очерки из истории культуры Тамбовского края. – Тамбов: ТОГУП «Тамбовполиграфиздат», 2004. – С. 196.

**ББК63.3-7**

**ISBN5-94359-036-6**

Книга М. А. Климковой «По наряду из Розряду...» адресована исследователям, занимающимся историей культуры Тамбовского края, и широкому кругу читателей. Она написана на основе изучения документов и художественных памятников, хранящихся в архивах и музеях Москвы, Петербурга, Тамбова, Моршанска.

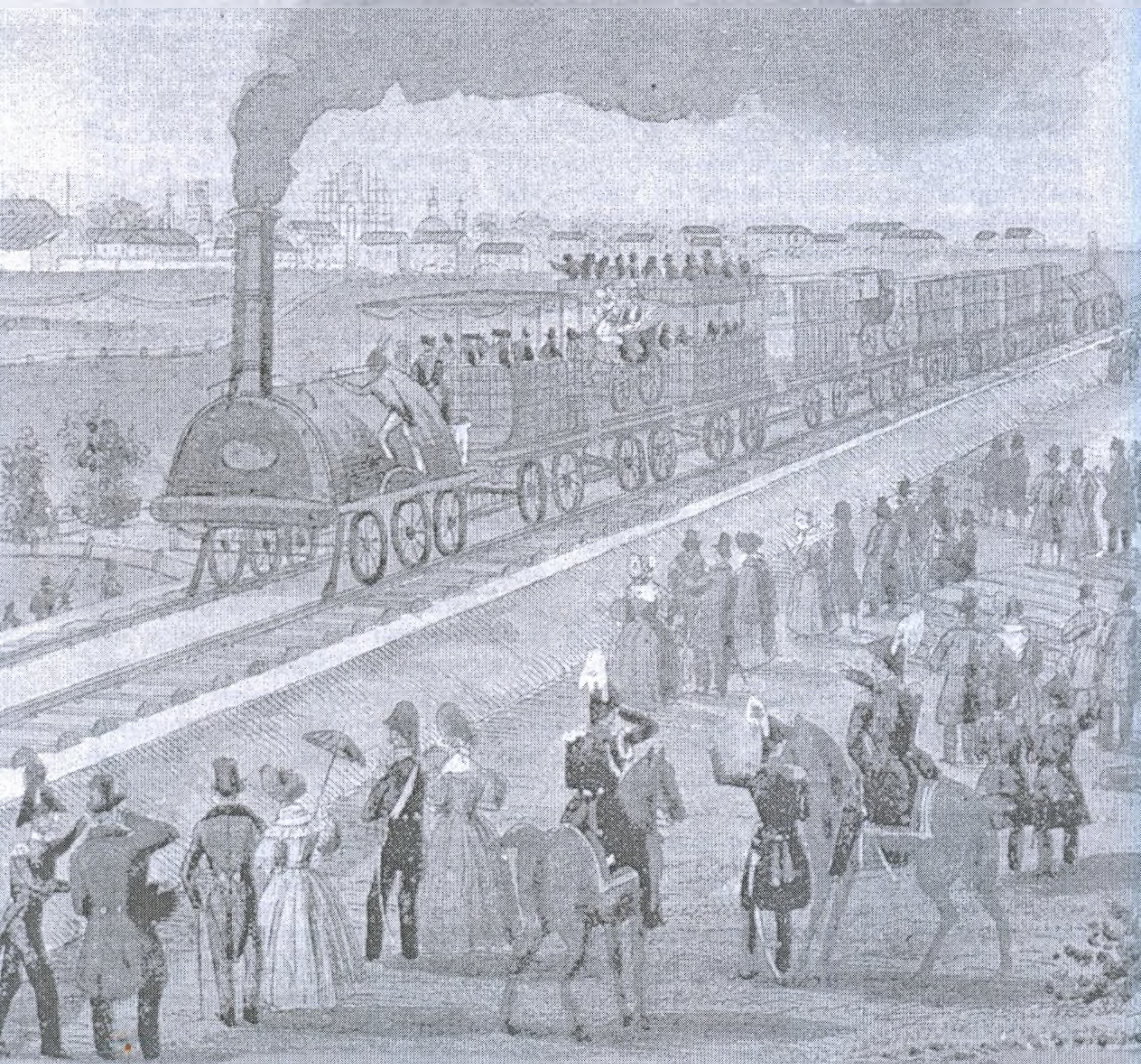
**ISBN5-94359-036-6**

© Климкова М. А., 2004  
© Управление по делам полиграфии и печатным СМИ  
Тамбовской области, 2004  
© Оформление ТОГУП «Тамбовполиграфиздат», 2004

# ОГЛАВЛЕНИЕ

<i>К читателю</i> .....	3
<b>Очерк 1. «По наряду из Розряда...»</b> .....	5
Город-крепость Тамбов .....	7
Особенности пространственного и образно-символического восприятия крепости .....	17
Из истории Тамбова .....	23
Время и память .....	29
<b>Очерк 2. Губернатор Гамалей и его проект Моршанской чугунной дороги</b> .....	33
Тамбовский губернатор Николай Михайлович Гамалей .....	34
Город Моршанск – российский центр хлеботорговли .....	36
Проект Моршанской железной дороги .....	42
Судьба проекта .....	48
<b>Очерк 3. «Усталый труженик, спешу к родной стране...»</b> .....	51
Архитектурный ансамбль усадьбы .....	55
Парк .....	58
Мара в 1830–1860-х годах .....	65
Третье поколение Мары .....	70
Вместо послесловия .....	74
<b>Очерк 4. Тамбовский губернский предводитель дворянства</b> .....	77
Дело о неутвержденных чиновниках .....	80
Дело о хлебной монополии в Моршанске .....	86
Война группировок в губернской чиновничьей среде .....	92
Дело о покупке лошадей для российской артиллерии .....	98
Сбор средств для училища .....	104
Окончание конфликта между Боратынским и Кошелевым .....	106
<b>Очерк 5. Об усадебной музыкальной культуре. (По письмам и воспоминаниям рода Боратынских и его окружения.)</b> .....	109
Музыка в усадебной культуре второй половины XVIII – первой трети XIX веков .....	110
Музыкальная жизнь усадьбы Боратынских 1830–1860-х годов .....	115
Музыкальная культура московских дворянских домов второй половины XIX века .....	119
Усадьба Ильиновка .....	125
Начало музыкального профессионального образования в Тамбове .....	128
Музыка в дворянских усадьбах на рубеже XIX–XX столетий .....	132
Заключение .....	135
<b>Очерк 6. «Лично своими трудами...»</b> .....	139
Петр Петрович Иванов – художник, археолог, собиратель .....	139
Музейная деятельность по спасению памятников искусства .....	144
Археология .....	153
<b>Очерк 7. Моршанская деревянная скульптура</b> .....	159
Из истории русской деревянной скульптуры .....	159
Скульптура из церковных иконостасов .....	166
Деревянная скульптура «Христос в темнице» .....	176
<i>Список литературы</i> .....	186
<i>Список архивных и музейных документов</i> .....	189
<i>Список сокращений</i> .....	189
<i>Указатель имен</i> .....	190





Поезд Петергофской железной дороги. Фрагмент. Литография 1837 года





## **Очерк 2**

# **ГУБЕРНАТОР ГАМАЛЕЙ И ЕГО ПРОЕКТ ЧУГУННОЙ ДОРОГИ**

30 октября 1837 года произошло историческое событие, изменившее привычный образ жизни России и степенный ход самого времени. В 12 часов 30 минут паровоз «Проворный» под торжественный звук станционного колокола открыл трассу первой в нашей стране железной дороги общего пользования, соединяющей Санкт-Петербург и Царское Село<sup>1</sup>. С того дня сеть рельсовых путей стала медленно опоясывать российскую землю, и твердая поступь «железного века» начала неумолимо приближать эпоху промышленной революции. Однако мало кто знает, что в том же 1837 году, или, может быть, чуть позже, могла вступить в действие еще одна рельсовая дорога – в Тамбовской губернии, но этому проекту так и не суждено было осуществиться...

---

<sup>1</sup> Первая в мире железная дорога «Ливерпуль–Манчестер» была построена в Англии в 1825 году.



*Воронежская застава с гербами Тамбова. Фото 1900-х годов*

### **Тамбовский губернатор Николай Михайлович Гамалей**

В 1832 году в город Тамбов прибыл новый гражданский губернатор Николай Михайлович Гамалей<sup>2</sup> (1795–1859) – человек молодой и энергичный, образованный и наделенный живым любознательным умом. (В 1830–1831 годах он занимал пост витебского губернатора.) Шесть лет он безукоризненно исполнял свою должность и в 1838 году был переведен из губернского города в Петербург на повышение, где приступил к более ответственной службе на посту товарища министра государственных имуществ.

За шесть лет тамбовского губернаторства Гамалей успел сделать много полезного, оставив о себе в истории культуры края самую добрую память. Даже историк И. Дубасов, отличавшийся весьма критическим мышлением, высоко оценивал его заслуги и ставил в один ряд с Державиным. Дубасов писал о Тамбовской губернии 1830-х годов: «...глухая провинция наша... ожила. Этим оживлением она обязана была исключительно Гамалею, потому что местные общественные силы безмятежно спали. То было время, в особенности у нас, когда действовали отдельные энергические и уполномо-

<sup>2</sup> Гамалей (Гамалея). Впервые в русской истории фамилия «Гамалея», очевидно, появилась в период царствования Алексея Михайловича, когда шло присоединение Украины к Московскому государству.

ченные лица, а масса старательно удаляема была от всякого дела. Невеселые были эти времена, но тем охотнее отмечаем мы светлые страницы из нашего прошлого»<sup>3</sup>.

Достаточно перечислить основные дела Гамалея, чтобы представить характер его деятельности, а также понять значение и роль неординарной личности в развитии культуры русской провинции. Открытие публичной библиотеки, строительство зданий для женского Александринского института и Дворянского собрания, организация конных бегах и первой выставки продукции губернии – все это в числе прочих значительных дел осуществлялось по инициативе губернатора и являлось непосредственным делом его рук<sup>4</sup>.

Предметом особой заботы Гамалея было благоустройство Тамбова. Как известно, при нем началось активное мощение городских улиц и организация их освещения, рытье артезианского колодца на городском базаре, починка старых мостов и строительство новых. Кроме того, была проведена первая нивелировка города и углублены сточные каналы, тротуары получили ограждение из столбиков, въездные заставы украсились гербами. По поручению Гамалея в Тамбове был спланирован городской сад, в котором, помимо аллей и цветников, предполагалось устройство оранжерей, теплиц и питомников для выращивания рассады, а также учреждение училища садоводства. К сожалению, после отъезда Гамалея из Тамбова в Петербург многие оригинальные садоводческие задумки так и не были воплощены в жизнь. Устройство колодца на базаре тоже было остановлено.

По прошествии почти двух веков трудно судить о том, как тамбовцы относились к столь энергичной деятельности Гамалея. Очевидно, у него были свои сторонники и надежные помощники, которые поддерживали начинания, однако есть основание предполагать, что большая часть современного ему городского населения либо с равнодушием, либо с непониманием, а порой и с откровенным неодобрением наблюдала за всеми его действиями. Так, например, в конце 1834 года были обнаружены противоположные взгляды губернатора и местных купцов на необходимость распространения в Тамбове «Коммерческой газеты». Гамалей видел в ней огромную пользу, считая, что она сообщает «необходимые и любопытные сведения» и «может в высокой степени способствовать просвещению торгового сословия». Само же «торговое сословие» чувствовало в том лишь свою финансовую поддержку и сообщало в Городскую думу о своей твердой позиции: «Получать себе таковой газеты не желаем»<sup>5</sup>.

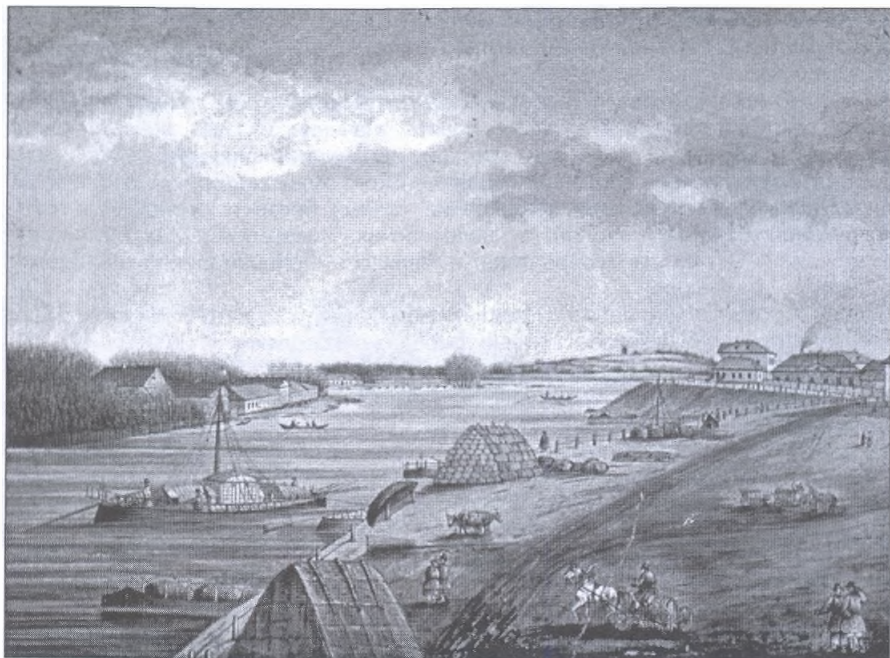
Как ни была бы полезна вся эта деятельность Гамалея на благо культуры Тамбова и всей губернии, все же она не могла сравниться по широте замысла и государственного размаха с его уникальным проектом Моршанской железной дороги.

<sup>3</sup> Дубасов И. И. Очерки по истории Тамбовского края. Тамбов, 1993. С. 54.

<sup>4</sup> Открытие публичной библиотеки произошло в 1833 году. Здания женского Александринского института и Дворянского собрания начали строиться в 1834 году.

<sup>5</sup> ГАТО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 953. Л. 1–2.





В. Ф. Стрибольт. Хлебная пристань на реке Цна у Моршанска. Акварель 1865 года

### **Город Моршанск – российский центр хлеботорговли**

В 1662 году на самом севере Тамбовской черты, на границе соснового леса и степи, на реке Кашмата (Кашма) был поставлен Кашматский городок, который ограждал от татарских набегов ряд поселений с центральным селом Морша, впоследствии ставшим городом Моршанск. Обеспеченная таким образом безопасностью и удобное географическое положение места способствовали быстрому развитию торговли. Уже в 1666 году крестьяне Верхоценской волости просили царя Алексея Михайловича о строительстве в районе Морши торгова:

«...в городу Танбове и Танбовского уезда торгуют торгу два: в городе, да в уезде в селе Рыбном. В недели они торгуют только два дни. А иных торгов нет. А есть де в Тамбовском уезде село Морша, а в том селе Морша есть проезжие Кашматские ворота. К тем Кашматским воротам прилегли многие... дороги. С большой Саратовской и с Хоперской степи с реки с Хопра, и с Вороны, и с Медведицы выходят земцы и вольные люди с вольных



рек, из вотчин вывозят мед и рыбы, и всякие звери, и выходят в те же Кашматские ворота на то село Моршу, и всего их товаром выходы бывают большие. Да в том же селе Морше таможня и кружечный двор, и на Цне реке судовых пристаней бывают после таможни и кружечного двора.

А к тому селу Морше неподалеку прилегли многие села и деревни Козловской и Шацкого уездов, для купли и продажи всяких товаров в то село Моршу съезжаются торговать мочно. И нам великому государю пожаловать их велеть в селе Морше у таможенного и кружечного двора торгу построить. И как к тебе ся наша великого государя грамота придет и будет в том месте вновь торговать пристойно и таможенного и кружечного двора сбору того сверх прежнего прибыль»<sup>6</sup>.

К XIX столетию Моршанск стал самым богатым населенным пунктом тамбовской земли. Он обрел значение крупного центра хлеботорговли не только губернии, но и всей России. Русский писатель XIX века С. Максимов, путешествуя по Тамбовскому краю и описывая его достопримечательности, особо выделял уездный город Моршанск: «В Моршанске (Тамбовской губернии), сверх знаменитой мельницы на двадцать три постава, по горам, окружающим город с трех сторон, ветряные мельницы стоят почти сплошной стеной: сосчитать трудно». В своей книге «Куль хлеба и его похождения» Максимов с неподдельным восхищением рассказывал о знаменитой на всю страну моршанской мельнице, построенной в конце XVIII столетия: «В городе Моршанске больше 70 лет на рукаве Цны стоит мельница: завод большой, каменная, двухэтажная, вся на толстых дубовых столбах. Это самая большая в целой России <мельница> работает на 23 поставах и мелет тысячу четвертей в сутки: если сказать об этом мелкому и бедному мельнику, то он со страху перекрестится и не поверит»<sup>7</sup>.

Примерно тогда же с труппой гастролировавших артистов Моршанск посетил другой писатель, В. Гиляровский, который в своих записях тоже не мог не упомянуть о главной достопримечательной мельнице города: «Моршанск в то время был небольшим городком, известным хлебной торговлей; в нем жило много богатых купцов, среди которых были и миллионеры. Подъезжающих к Моршанску встречали сотни ветряных мельниц, машущих крыльями день и ночь. Внутри города, по реке Цне, стояла когда-то громадная водяная "Кутайсовская" мельница со столетней плотиной, под которой был глубокий омут и в нем водились огромнейшие сомы»<sup>8</sup>.

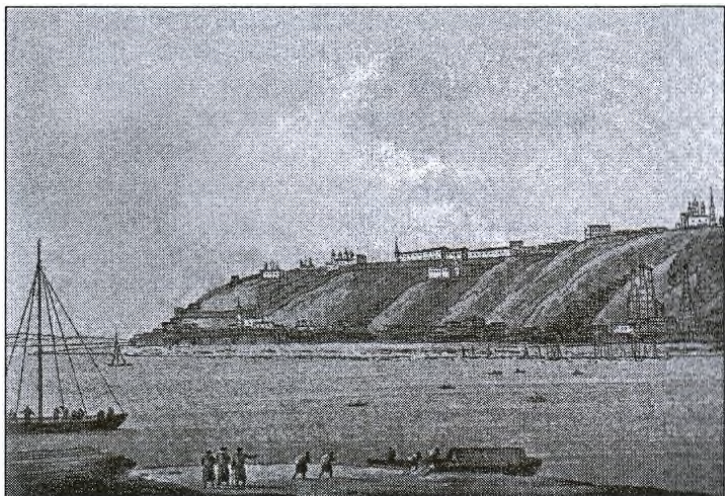
В 1875 году во время большого пожара, когда было утрачено много городских построек, знаменитая на всю страну мельница сгорела, а через несколько лет на ее месте фабриканты Асеевы построили суконную фабрику, положив тем самым в Моршанске начало развитию крупной капиталистической промышленности.

<sup>6</sup> Челобитная крестьян Верхоценской волости об открытии в селе Морше торго (1666) // «И пыль веков от хартии отряхнув...»: Хрестоматия по истории Тамбовского края. Тамбов, 1993. С. 31–32.

<sup>7</sup> Максимов С. Куль хлеба и его похождения. М., 1982. С. 147, 149.

<sup>8</sup> Цит. по кн.: Снытко М. К. Город Моршанск. Тамбов, 1963. С. 27–28.





А. Е. Мартынов. Нижний Новгород.  
Офорт, акварель 1819 года

На протяжении XVIII–XIX столетий богатство Моршанска привлекало к нему торговцев отовсюду. Приезжая из разных мест России, они оседали в нем на постоянное жилище, строили дома, торговые ряды, мельницы, хлебохранилища, церкви. К примеру, многие знаменитые моршанские купеческие династии были выходцами из Москвы: Медведевы, Житковы, Поповы, Булаткины, Бибиковы, Алексеевы и многие другие.

Быстрому росту Моршанска и успешному развитию торговли способствовало его выгодное географическое положение на судоходной части реки Цна, являвшейся главной магистралью по перемещению грузов. В уездный город стягивалось зерно со всех степных тамбовских пространств и близлежащих районов соседних губерний (Пензенской, Саратовской, Воронежской), а затем на сотнях барок сплавлялось купцами в разные части Российской империи: в Санкт-Петербург, на Макарьевскую ярмарку, а позднее – на Нижегородскую. К середине XIX столетия, времени наивысшего расцвета Моршанска, на его пристани ежегодно грузилось до 27 миллионов пудов хлеба, а местные купцы скупали его на 5 миллионов рублей<sup>9</sup>.

Значение Моршанска как торгового речного порта было отражено в символической композиции герба города, утвержденного в 1781 году. В верхней части щита поместили герб губернского центра; в нижнем регистре на

<sup>9</sup> Россия: Полное географическое описание нашего Отечества / Под общ. ред. В. П. Семенова. СПб., 1902. Т. 2. С. 493. Н. М. Гамалей в своей пояснительной записке 1835 года к проекту Моршанской железной дороги приводит следующие сведения о количестве грузов, проходящих через моршанскую пристань: «Количество всех товаров, отправляемых ежегодно из Моршанска, простирается иногда до 25/м пуд; в нынешнем году отправлено 525 барок, из коих 300 имели грузу по 6/м кулей 9 пудового весу, следовательно 16200000 пуд. Остальные 225 барок, конечно, имели грузу более половины сего числа. Сверх сего, привозится на барках, взводимых осенью в Моршанск, большое количество железа, алебастру, известки, лесу. С Нижегородской ярмарки – красных и колониальных товаров и пр. За перевозку одного куля девяти пудового весу от Моршанска до Рыбинска платится среднюю цену по 4 рубли и более. За перевозку от Моршанска до устья, принимая в соображение время употребляемое на сплав до Устья и затруднения сего пути, можно достоверно положить, по крайней мере, две трети сей цены, то есть по 30 коп. с пуда» (ГАТО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 1047. Л. 14–14 об.).



голубом поле – два четверокопечных якоря.

История развития судоходства на Цне началась в 1780-х годах, когда российское правительство в очередной раз обратило внимание на государственное значение Тамбовского края как на перспективную житницу страны<sup>10</sup>. В том месте реки, где стоял Моршанск, согласно правительственному указу, была возведена плотина для повышения уровня воды. Это дало возможность сплавлять большие караваны судов с грузами из Цны в Мокшу, а затем по Оке и Волге к Рыбинску, откуда они направлялись по созданным при Петре I водным системам в Петербург и за границу. Однако речной путь, соединяющий Тамбовский край с торговыми центрами России, имел ряд существенных недостатков.

Во-первых, режим Цнинского судоходства не был постоянен. Он ограничивался недолгим весенним периодом, когда таяние снега значительно поднимало уровень воды в реке. В остальное время года Цна оставалась достаточно мелководной, и ходить по ней большим судам не представлялось никакой возможности. В течение зимы на складах Моршанска накапливалось большое количество продукции, привезенной в уездный город санными обозами. Хлеб, пенька, льняное и конопляное семя и масло, сало, воск, масло коровье, кожи, шерсть, клей, поташ, бараньи ножки и другие това-



Моршанский собор святой Софии (1753). Фото 1932 года

Во-первых, режим Цнинского судоходства не был постоянен. Он ограничивался недолгим весенним периодом, когда таяние снега значительно поднимало уровень воды в реке. В остальное время года Цна оставалась достаточно мелководной, и ходить по ней большим судам не представлялось никакой возможности. В течение зимы на складах Моршанска накапливалось большое количество продукции, привезенной в уездный город санными обозами. Хлеб, пенька, льняное и конопляное семя и масло, сало, воск, масло коровье, кожи, шерсть, клей, поташ, бараньи ножки и другие това-

<sup>10</sup> Значение края в развитии хлебного производства понималось московским правительством еще в XVII веке. П. Н. Черменский видел в экономике одну из главных причин освоения Черноземья и строительства на его территории городов-крепостей. Он писал: «К 30-м годам XVII в. было восстановлено народное хозяйство Московского государства после разрухи Смутного времени. Через Архангельский порт Москва возобновляет деятельные торговые сношения с заграницей. Среди товаров, экспортируемых из России, все более важную роль начинает играть русский хлеб. Громадные барыши, которые получал от хлебной торговли московский капитал, заставили его обратить самое серьезное внимание на плодородные окраины нын~~е~~шней Ц~~е~~нтрально-Черноземной области. Однако, поставить сколько-нибудь прочно сельское хозяйство на черноземе оказывалось невозможным по причине постоянных набегов степных хищников: татар крымских и ногайских. Было необходимо обезопасить край постройкой значительного количества пограничных городов-крепостей, под прикрытием которых население могло бы спокойно заниматься сельским хозяйством». См.: Черменский П. Н. Г. Тамбов в XVII в., как тип военно-сторожевой крепости // Известия Тамбовского общества изучения Природы и культуры местного края. Тамбов, 1927. Вып. 2. С. 3.





Памятник Екатерины Великой  
в Моршанске.

Фото 1900-х годов

ры. Если сельскохозяйственную продукцию по какой-либо причине не успевали грузить и отправлять с полной водой на российские рынки, то она оставалась лежать в Моршанске до следующей весны, а использованные на ее производство капиталы оказывались длительное время изъятными из торгового оборота. Кроме того, большие речные суда, на которых по весне сплавляли товары, осенью тянули назад бечевой, с большими издержками. Стоимость перевозок и цена продукции при этом повышалась.

Сезонная ограниченность Цнинского судоходства приносила значительные убытки владельцам моршанских водяных мельниц, заводов, фабрик, поскольку весной и осенью их предприятия оставались без воды – ее они были обязаны спускать в реку<sup>11</sup>.

Во-вторых, зависимость от природного фактора порой создавала большие дополнительные трудности. Бывали весны, когда из-за малых снегов или их быстрого таяния,

уровень воды в Цне резко понижался, и владельцы товаров, теряя время и средства, были вынуждены перегружать продукцию с барок на небольшие речные суда или перевозить его гужевым транспортом.

В-третьих, расстояние в 200 верст от Моршанска по Цне до Мокши преодолевалось на барках очень медленно – в три недели; а при встречном ветре – в шесть. Следующий отрезок пути от устья Цны по Оке и Волге до Рыбинска проплывали, как правило, за четыре-семь дней. Таким образом, все путешествие при неблагоприятных условиях могло составить по времени около двух месяцев. Поэтому нет ничего удивительного в том, что караваны из Моршанска приходили в Рыбинск несколькими неделями позже торговых конкурентов из других мест России, и моршанские купцы вынуждены были

<sup>11</sup> В 1809 и 1816 годах российское правительство утвердило инструкции, в которых были изложены правила Цнинского судоходства. В мае 1834 года министр внутренних дел Д. Блудов предписывал тамбовскому губернатору Н. М. Гамалею более строго следить за их соблюдением: «...Главноуправляющий Путиями Сообщения и Публичными зданиями <граф Толь> с отношением мне изъяснил: представление ему Управляющего III Округом путей Сообщения Генерал майора Яшина, что осенняя взводка <судов> по Реке Цне ежегодно встречает затруднение от недостатка спускной воды с мельничных запруд, принадлежащих к системе Цнинского Судоходства... Содержатели мельниц и плотин... обязаны были подписками, что они будут впредь исправлять вешняки с мельничных плотин до 1-го Сентября месяца каждого года, а к 5-му числу того месяца будут непременно запирают воду, так чтобы всегда к 15 числу Сентября подтруда была в таком возвышении, какое нужно для полного действия водяных колес..., и чтобы за сим имело особенное наблюдение местное Гражданское Начальство, поелику благосостояние Цнинского Судоходства сего требует; противопоставляемая же ему преграды влекут за собою вредные последствия как в частности, так и вообще для общей промышленности» (ГАТО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 963. Л. 4).



продавать свой товар дешевле прочих. Из-за больших опозданий груза порой случалось так, что тамбовская сельскохозяйственная продукция не могли попасть из Рыбинска в Петербург в течение года.

Видные деятели тамбовской администрации (наместничества, губернии и губернского центра) второй половины XVIII – первой половины XIX веков видели главные перспективы экономического роста Тамбовского края именно в развитии водных путей сообщения. Эту проблему внимательно изучал Г. Р. Державин. Его мысли об улучшении качества судоходной дороги нижнего участка Цны и об организации судоходства между городами Тамбов и Моршанск, воплотились в его работе «Мнение о судоходстве Тамбовской губернии по реке Цне». Для решения последнего проекта Гавриил Романович предлагал осуществить на реке строительство шлюзов с использованием пяти существующих мельниц: «плотины при тех мельницах сделать с шлюзами, дабы судовому ходу и лесной гонке ни малейшего препятствия не было»<sup>12</sup>. Поскольку вскоре Державина перевели из Тамбова, то его идеи так и не смогли воплотиться в жизнь. Несколько позднее, в 1833 году, не потеряв своей актуальности, они обрели новое звучание и были высказаны купечеством, просившим высшую власть помочь организовать судоходство по Цне от Тамбова до Моршанска «для облегчения торга хлебом» и обещавшим для этого дела 200 тысяч рублей из собственных капиталов<sup>13</sup>.

Очевидно, российское правительство, активно занимавшееся в тот период проектами развития путей сообщения в целом и судоходства в частности, обратило внимание на потребности тамбовской провинции. В архивных документах сообщается, что в 1834 году, в бытность губернатора Гамалея, начались работы по улучшению Цнинского судоходства: «...в 1834 году обделывается искусственным образом левый берег р. Цны у г. Моршанска соответственно возрастающим требованиям судоходства и затем систематически производится целый ряд значительных искусственных сооружений: в 1835 году строится Корельский канал; в 1840 году – Цнинский обводной канал, сокращающий водный путь на протяжении почти десяти верст. В том же году сооружается Рыслинский и Носенский перекопы, и из года в год производятся работы по выправлению фарватера, и, наконец, в 1856 году начинается постройка самого большого Ялтоновского канала, сокращающего водный путь почти на 28 верст. К тому году судоходство по реке Цне достигает полного расцвета»<sup>14</sup>.

Во время пребывания Гамалея в Тамбове описанные выше мероприятия лишь только начинались (очевидно, не без его действенного участия), и тамбовский губернатор, по-видимому, отдавал себе отчет в том, что для содержания Цнинского судоходства правительство должно будет ежегодно выделять значительные средства. Он, очевидно, хорошо знал, что в стране уже зародилась идея создания железнодорожного сообщения – перспективной альтернативы гужевому и водному транспорту. Об этом свидетель-

<sup>12</sup> Цит. по ст.: Снытко М.К. Из прошлого города // Тамбов. Воронеж, 1967. С. 29.

<sup>13</sup> Там же. С. 31.

<sup>14</sup> ГАТО. Ф. Р-1487. Оп. 1, Д. 14. Л. 133.



ствовал успешный эксперимент на Уральском Нижнетагильском металлургическом заводе, где в 1834 году, за три года до ввода в действие пути общего пользования «Санкт-Петербург–Царское Село», крепостные умельцы Ефим и Мирон Черепановы построили первую в России железную дорогу и первый паровоз.

### **Проект Моршанской железной дороги**

Строительство в России паровой железной дороги предвосхищала двадцатилетняя история. Она началась 20 ноября 1809 года выходом в свет царского Манифеста. В нем говорилось о том, что существующие в стране пути сообщения более не могут удовлетворять потребностям возрастающего количества населения и способствовать дальнейшему развитию отечественного земледелия, промышленности и торговли. Для решения этой насущной проблемы правительством были учреждены, вместо прежних<sup>15</sup>, новые структуры – Главное Управление путей сообщения, Корпус и Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Они были призваны заниматься строительством и эксплуатацией дорог, а также подготовкой необходимых для этого специалистов<sup>16</sup>.

Как видно, губернатор Гамалей был хорошо осведомлен в вопросах государственной политики относительно развития путей сообщения, поэтому его проект возведения рельсовой дороги в Тамбовской губернии, соединяющей город Моршанск с устьем Цны, был очень своевременен.

Здесь необходимо отметить, что для строительства моршанского железнодорожного пути не требовалось никаких государственных средств. Все работы предполагалось осуществить на частные капиталы акционеров – богатых тамбовских дворян-помещиков и купцов, поэтому от правительства необходимо было получить лишь одобрение инициативы, идущей «снизу», и утверждение проекта по созданию акционерного общества. В 1835 году Гамалей писал в Министерство внутренних дел<sup>17</sup>, обосновывая свое предложение:

«Всякое новое сообщение – шоссе, канал, или железная дорога, уменьшая издержки за перевозку товаров, или открывая сообщение с новыми местами для сбыта произведений края, умножает богатство народное и капиталы, которые способствуют к производству новых предметов промышлен-

<sup>15</sup> Департамент водяных коммуникаций и Экспедиции устройства дорог.

<sup>16</sup> Российский инженерный институт организовал и возглавил известный испанский ученый, механик и строитель Августин Августинович Бетанкур. Из созданного вуза впоследствии вышли выдающиеся российские инженеры в области строительства и эксплуатации железных дорог: М. С. Волков, С. В. Кербедз, Н. О. Крафт, П. Л. Мельников, Д. И. Журавский и многие другие.

<sup>17</sup> МВД занималось делами развития земледелия и промышленности России. В Манифесте 25 июня 1811 года «Общее учреждение Министерств» о задачах МВД говорилось: «Главный предмет Министерства внутренних дел есть попечение о распространении и поощрении земледелия и промышленности. Посему к Министерству сему принадлежат дела о поощрении земледелия, колонии, внутренние переселения и разные ветви хозяйства, фабрики, внутренняя торговля, почты и публичные здания» (Российское законодательство X–XX веков: Законодательство первой половины XIX века. В 9-ти т. М., 1988. Т. 6. С. 93).





Панорама Моршанска с мельницами. Фото 1900-х годов

ности. Следовательно, устройство железной дороги от г. Моршанска до Устья реки Цны есть предприятие, само по себе, безусловно, полезное для государства... Правительство само могло бы в видах общего блага и общественной пользы устроить железную дорогу, если бы не было необходимости ограничивать свои расходы и обращать преимущественно внимание на устройство тех путей сообщения, которые находит особенно важными не в одном торговом, но и в политическом, и в военном отношении. Когда же дорога может быть устроена насчет частных капиталов, то общественное благо требует, чтобы правительство не только не полагало преграды, но содействовало и поощряло к скорейшему учреждению <акционерного> общества для устройства дороги».

В пояснительной записке Гамалея подробно рассказывалось о сезонных неудобствах Цнинского судоходства, а также о том, как железнодорожный путь может способствовать их устранению:

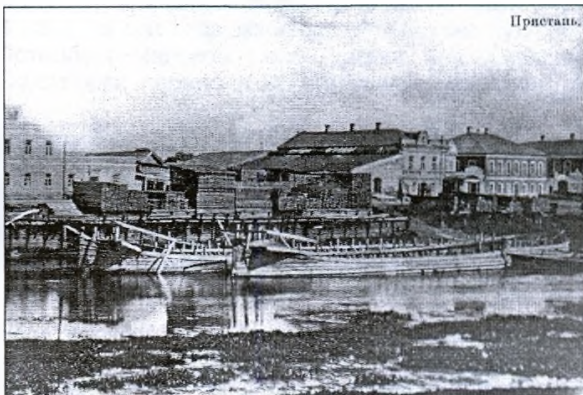
«Если от г. Моршанска до устья реки Цны устроить железную дорогу, то все... неудобства были бы совершенно устранены. Перевозка товаров могла бы производиться весною, летом и осенью, не упоминая даже о том, что провоз по железной дороге можно производить и зимою. Все Моршанские товары были бы отправляемы с талой водою не из Моршанска, а из устья <Цны> и приходили в г. Рыбинск через четыре дни. Моршанские купцы при продаже получали бы до двух рублей на куль муки более. Барки из Рыбинска поспели бы в С<анкт-> Петербург двумя месяцами ранее так, что и в столице цены были бы дешевле. В доказательство, что Моршанские купцы знают и дорого ценят выгоды от выигрыша времени, они часто платят по 80 коп. и более с куля 9-пудового веса, чтоб перевести хлеб свой гужом в село Конобеево, находящееся на реке Цне на 90 верст по реке ближе к устью. Многие купцы так же отправляют свой хлеб по Тихвинской Системе с платой по 20 коп. с пуда более, чтобы только поспеть в Санкт-Петербург не- сколько ранее»<sup>18</sup>.

Любопытно, что первая в мире общественная рельсовая дорога «Ливерпуль–Манчестер», действующая в Англии с 1825 года, была возведена для решения торгово-промышленных задач, сходных с тамбовскими проблема-

<sup>18</sup> Здесь и далее проект Н. М. Гамалея Моршанской железной дороги см.: ГАТО. ф. 4. Оп. 1. Д. 1047. Л. 10–42.



ми. Для того чтобы доставить хлопок из Америки в Манчестер парусные суда заходили в порт Ливерпуль, откуда их тащили канатами при помощи лошадей по водным каналам до конечного пункта назначения. Случалось, что товар надолго застревал в Ливерпуле, и задержка приносила значительные убытки торговцам и промышленникам, не говоря о том, что на зиму движение полностью замирало. Построение железной дороги



Моршанская пристань. Фото рубежа XIX–XX веков

«Ливерпуль–Манчестер» устранило все неудобства, а, кроме того, уменьшило в 2–3 раза стоимость и время проезда по этому пути частным путешественникам. Подобный результат, по замыслу Гамалея, должно было принести построение моршанской рельсовой колеи.

Проект тамбовского губернатора, сохранившийся в Государственном архиве Тамбовской области, содержит описание Моршанской железной дороги, а также подробную смету расходов на ее строительство и дальнейшую эксплуатацию. Он предвещал значительные выгоды всему государству, сельскохозяйственному производителю Тамбовской губернии, купцам, обществу акционеров и простому потребителю.

Протяженность железнодорожных путей от Моршанска до устья Цны должна была составить 100 верст, разделенных на равные части четырьмя станциями. У каждой станции предлагалось возвести объездные железные дороги (длиной по 5 верст каждая) со всеми необходимыми принадлежностями<sup>19</sup>, а также построить здания постоялого двора, конюшни, сараев, кузницы. Перевозка тяжестей должна была производиться фурами при помощи тягловых лошадей, однако при этом не исключалось и применение «самокатной дороги» с паровозом, называемым в тексте проекта «пароходом». Для уменьшения времени погрузки фур на всем протяжении пути от начального до конечного пункта (через каждые 7 верст) предполагалось устроить «магазинны» – склады для хранения доставляемых в Моршанск продуктов. Гамалей представлял организацию перевозок по Моршанской железной дороге следующим образом:

«...в каждой станции будут находиться по 1100 лошадей, и на каждую лошадь по 2 фуры. Полагая 2 часа времени на погрузку товаров, Моршанский

<sup>19</sup> К примеру, размер навеса от дождя у каждой объездной дороги предполагалось строить из расчета на 2200 фур, предназначенных для перевозки тяжестей.



обоз может двинуться в 6 часов утра и в течении 9 часов, к 3 часам по полудни,прибудет на 1-ю станцию. Нагруженные фуры будут продолжать движение по дороге на лошадях 1-й станции, а моршанские после отдыха с порожними фурами,находящимися на объездной дороге,отправятся обратно в Моршанск,продолжая в следующий день перевозить груз тем же порядком. Сим способом по прошествии 4-х дней к Устью р. Цны ежедневно будет подвозиться до 2200 фур; ...вес ежедневно привозимых к устью р. Цны товаров будет простираться до 501600 пуд. По сему расчету выходит,что предполагаемой в 10/м пуд. груз товаров может быть перевезен из Моршанска к Устью р. Цны в течение 24 дней.

Может быть,возможно будет вместо двух фур положить 456 пуд. на одну,что значительно уменьшит издержки,так же употребить вместо шинного железа полосное,врезав оное в дерево,или же употребить изобретенную механиком Пуадебардом самокатную дорогу. Сравнение выгод всех сих предположений можно сделать при составлении подробного и полного проекта дороги по окончании нивелировки».

Для определения размеров насыпи железнодорожного полотна предполагалось провести нивелировку местности. Между тем,предварительный осмотр ландшафта показал,что береговой уклон Цны на месте строительства путей был небольшим,поэтому средняя высота насыпи могла ограничиваться одной саженью. Кроме того,в той округе были найдены залежи камней и большое количество песка,которые могли быть использованы для строительных работ.

Весьма показательно,что в расчетах Гамалея уже учитывался опыт Петергофской железной дороги,находившейся в то время на стадии строительства,а также Ливерпульской,что свидетельствовало о широкой эрудиции автора проекта и хорошем знании вопроса по отечественным и зарубежным аналогам<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Так,например,в разделе «Содержание дороги,починка фур и ремонт шоссе» говорилось: «Из опытов Ливерпульской железной дороги усматривается,что за провоз 96497 тон товаров употреблено на починку фур 1034 ливр,а на содержание дороги 6714 ливр. Всего 7748 ливр. Следовательно,по ценам,существующим в Англии,на содержание дороги и починку фур за провоз 10/м пуд на разстояние 100 верст потребно 27000 рублей. По Ливерпульской дороге,перевозка товаров производится паровозами,коих скорость движения несравненно более,нежели предполагаемая скорость лошади по Моршанской дороге,следовательно починка дороги и содержание фур по Ливерпульской дороге должно требовать более издержек,нежели по предполагаемой Моршанской железной дороге. Цены за рабочих в Англии выше существующих цен в Тамбовской Губернии,потому содержание дороги и починки фур по Моршанской дороге будет стоить меньше 24/т рублей,изчисленных по ценам существующим в Англии. На Петергофское шоссе шириною в 5 саж. отпускается ежегодно на ремонт щебня по 10 куб. саж. на версту,следовательно на ремонт шоссе между рельсами Моршанской железной дороги в течении 20 дней достаточно будет по 1 куб. саж. на версту,всего щебня потребно 100 куб. саж.,полагая согласно изчисленному по смете за каждую куб. саж. 86 руб. 40 коп. Потребно всего 8640 руб. на развозку сего щебня и разсылку по ямам и колеям с утрамбовкою оного,полагая согласно ул. п. 599 на 10 куб. саж. по 65 рабочих,а на 100 потребно рабочих 650 по 80 коп.; всего 520 руб. Итого,на содержание дороги,починку фур и ремонт шоссе в сложности потребно 36160 рублей».



Учитывая близость лесов к месту строительства Моршанской дороги, из камня и песка, а также чугунных и железоделательных заводов Шепелевых и Баташевых<sup>21</sup>, можно полагать, что издержки на возведение и содержание рельсовой колеи не были бы высоки, а доход от ее эксплуатации – весьма приличный.

Гамалей еще и еще раз обдумывал рассматриваемую проблему с разных точек зрения, производя различные расчеты, и опять приходил к одному и тому же положительному заключению<sup>22</sup>. Значительную прибыль, по его мнению, должны были получить акционеры железной дороги: «...ценность перевозки от г. Моршанска до устья реки Цны простирается до 30 коп. с пуда; полагая взимать только по 14 коп.<ее> с пуда, общий сбор будет составлять 1400000 руб.; за вычетом из онаго расхода останется чистой прибылью 900/т руб., что составит 20 процентов употребительного капитала. Если же принять, что почти все количество товаров, отправляемых из Моршанска, перевозиться будет, как и вероятно, по железной дороге, то сбор простираться будет до 3500000 рублей и, следовательно, чистая прибыль акционеров возвысится более 50 процентов. Кроме сего, доходы значительно можно увеличить отдачею на откуп анбаров для складки товаров и постоянных дворов, которые построены будут вдоль дороги».

Справедливости ради надо сказать, что мысли о возведении рельсовой колеи в Тамбовской губернии приходили в голову не одному губернатору Гамалею. Весть о чудесном искусстве техники, созданном в 1825 году в Англии, будоражила просвещенные умы российских дворян. Некий тамбовский майор Осинский во второй половине 1830-х годов представлял правительству проект железной дороги «Тамбов–Москва–Петербург», а также предложения по углублению фарватера Цны<sup>23</sup>. Другой тамбовский помещик Н. И. Кривцов, ранее служивший в английском посольстве, а затем занимавший посты губернатора в Туле, Воронеже и Нижнем Новгороде, составил свой проект железнодорожного полотна, соединяющего Москву, Тамбов и Саратов<sup>24</sup>. Однако время для воплощения этих смелых замыслов в России в тот период, очевидно, еще не настало, поэтому проект губернато-

<sup>21</sup> Пуд чугуна на этих заводах стоил не более двух рублей.

<sup>22</sup> В обосновании проекта Гамалей писал: «...верста дороги не будет стоить для двойных рельсов более 70000 рублей, что составит до 7/млн. рублей за все протяжение. За устройство 20-и пароходов, которые (принимая основанием факты, изложенные в Американских и Английских журналах) могут удобно перевезти все товары в четыре или шесть недель, и на другие издержки – один миллион... Дорога принесет тридцать пять процентов дохода, если же, прибавя на непредвидимые издержки 2 миллиона, положить на устройство 10 миллионов и определить от дохода 800 тысяч на поддержание дороги и содержание управления, то акционеры будут иметь по 20 процентов чистой прибыли. Сумму сию 300/т рублей принимает он тем более достаточно на ежегодный ремонт дороги и управление, что хотя издержки на дорогу между Ливерпулем и Манчестером далее превосходят оную, но при подробном рассмотрении отчетов видно, что большая половина расходов, употребляется там на жалование и плату чернорабочих, которые впятеро дороже наших работников. – Около Устья Цны найдены даже признаки каменного угля, и нет сомнения, что при тщательном розыске открыты будут богатые угольные мины».

<sup>23</sup> См.: И. Дубасов. Указ. соч. С. 56.

<sup>24</sup> Каждан Т. Из истории русской усадьбы 1830–1840-х годов // Мир русской провинции и провинциальная культура. СПб., 1997. С. 129.