

ЖИТТЄВИЙ І ТВОРЧИЙ ШЛЯХ А.М. ГОРЧАКОВА

У статті висвітлено життєвий і творчий шлях А.М. Горчакова – головного редактора журналу «Железнодорожное дело», інженера-будівельника.

Ключові слова: залізничний транспорт, «Железнодорожное дело», А.М. Горчаков, Російська імперія, будівництво залізниць.

Метою даного дослідження є проведення аналізу життєвого і творчого шляху відомого науковця та інженера, діяльність, якого на даний момент ще мало досліджена, про що свідчить відсутність присвячених цій особистості окремих наукових праць. Горчаков Андрій Миколайович (1836-1914) – почесний член Імператорського Російського технічного товариства, голова VIII Залізничного відділу даного товариства, а також засновник і головний редактор залізничного журналу «Железнодорожное дело».

Народився Горчаков А.М. 1 квітня 1836 року у дворянській сім'ї. Дворянське походження дозволило одержати хорошу освіту. Спочатку був Перший кадетський корпус у Санкт-Петербурзі, а з 1855 р. Михайлівське артилерійське училище. В цьому ж році Андрій Миколайович став учасником оборони фортеці Свеаборг під час Кримської війни, за що йому була оголошена велика подяка. З 1857 р. після закінчення навчання і до 1861 р. працював репетитором (викладачем) математики та артилерії в першому кадетському корпусі. Після завершення викладацької діяльності, переходить працювати на державну службу, до Корпусу інженерів шляхів сполучення у Санкт-Петербурзі.

В залізничній галузі кар'єра А.М. Горчакова розвивалася досить швидко. Починаючи з 1861 р. на посаді помічника чиновника у департаменті залізниць, уже через рік дослужився до керівника дистанції на Миколаївській залізниці. Через п'ять років призначений помічником керівника Московсько-Курської залізниці. З 1871 працює на Курсько-Київській залізниці [6].

Поряд з адміністративною роботою у Горчакова з'явився помітний інтерес до інженерної справи. Вивчаючи досвід європейських столиць, Андрій Миколайович розробив проект окружної залізниці для Москви. На жаль перший масштабний проект інженера Горчакова не був здійснений, хоч і знайшов прихильників серед міністрів шляхів сполучення. Головна причина невдачі – нестача коштів, кошторис проекту сягнув 13 млн. рублів.

Проявивши майстерність при організації проекту окружної дороги, Андрій Миколайович отримав чергове підвищення у вигляді посади позаштатного інженера Міністерства шляхів сполучення. Під час російсько-турецької війни 1877-1878 рр. А.М. Горчаков, перебуваючи на посаді завідуючого військово-дорожнім відділом, був одним з ініціаторів і керівників будівництва залізниці Бендери-Галац, зведеної для потреб російської армії [6].

У 1879 р. А.М. Горчаков стає членом Імператорського Російського технічного товариства (ІРТТ), до якого входили найвідоміші спеціалісти різних галузей науки і техніки. Даний крок збоку наукової спільноти можна вважати справжнім доказом визнання вченого-інженера, як визначного спеціаліста в галузі залізничного транспорту.

З 6 травня 1881 р. розпочинає діяльність VIII відділ ІРТТ – залізничної справи, над утворенням якого клопоталися відомі російські залізничники в тому числі і А.М. Горчаков, який очолив дане відділення і був незмінним його керівником.

З осені 1881 р. члени VIII Відділу звернулися з клопотанням до ІРТТ про створення окремого друкованого журналу, на зразок «Записок Русского технического общества», в якому друкувалися праці усіх відділів технічного товариства. Через великий вибір матеріалів для видавництва «Записок» часто Залізничному відділу було важко опублікувати потрібний матеріал, крім того бувало, що статті виходили із значним запізненням [2].

Перед тим як 20 травня 1882 р. у світ вийшли відразу два номери журналу «Железнодорожное дело», VIII Відділ зайнявся розробкою програми видавництва, пошуком фінансування і виборами головного редактора. Слід відмітити розуміння у потребі організації періодичного видання збоку уряду та представників Загального з'їзду залізничників, які погодилися фінансувати видавництво.

Першим відповідальним за видавництво, секретарем редакції і головним редактором журналу було обрано Миколу Павловича Аловерта, відомого у Петербурзі журналіста, літератора і видавця. Проте уже з початку 1883 р. головним редактором «Железнодорожного дела» стає А.М. Горчаков. Зміна головного редактора в першу чергу пов'язана із необізнаністю першого у залізничній галузі, проте з роботою стосовно організації журналу він впорався. Щодо Андрія Миколайовича, то він перебував на даній посаді аж до смерті до – 1914 р. [4, с.82].

Далі біографія Андрія Миколайовича тісно переплелася із діяльністю Залізничного відділу і видавництвом щотижневика «Железнодорожное дело». І щоб дослідити характер і наукові інтереси цієї видатної людини, нам потрібно звернутися до його робіт які виходили на сторінках вищезгаданого видання.

Цікаву характеристику А.М. Горчакову дав його товариш по роботі у Залізничному відділі і видавництві Ю.М. Ерліх, який сказав: «Андрій Миколайович належить до тих людей з якими можна говорити про все. Він усім цікавився, його кругозір був достатньо широким. Але найбільше він захоплювався прогресом техніки. Про себе він не любив говорити. Тому в цьому випадку він в деякому розумінні залишився загадкою. Але на щастя особистість його як інженера ми можемо відтворити. Його характер вилився в тих статтях, які розсіяні на безлічі сторінок «Железнодорожного дела» за час його редакторства» [5, с. 42].

Цікавою є стаття А.М. Горчакова про часопис під назвою «От редактора: по поводу 25-летия «Железнодорожного дела», в якій автор робить звіт за пророблену роботу, а також ділиться планами на майбутнє. Тут ще розглядаються фінансові питання. Негативний вплив на розвиток журналу «Железнодорожное дело» відіграла поява значної кількості інших технічних журналів, які на своїх сторінках також висвітлювали проблеми залізниць. Це викликало затримку на передплату. Ось як про це висловився Андрій Миколайович: «Всі журнали працюють, як можуть, в залежності від кількості матеріалу та коштів, які є в розпорядженні» [2, с. 2]. Між друкованими

часописами урядових і громадських організацій підприємницької і видавничої конкуренції не було, всі працювали на благо спільної справи.

На думку А. Горчакова щотижневик «Железнодорожное дело» був важливим збірником технічних і економічних повідомлень про вдосконалення залізниць у всіх державах, але найбільше тут було вміщено матеріалів, які викликали інтерес у науковців-техніків про розвиток залізниць саме в Росії. Про багатство і користь цього журналу також можна судити і через те, що в ньому містилися короткі доповіді і реферати з багатьох актуальних у залізничній сфері питань.

Доволі прискіпливо головний редактор ставився до фінансової звітності видавництва. У звіті присвяченому 25-й річниці виходу журналу, автор, не зміг оминати характеристику усіх надходжень і видатків пов'язаних із життям часопису. Також Андрій Миколайович детально описує обіг коштів у редакції. Усі фінансові ресурси, що поступали для видавництва часопису «Железнодорожное дело», вносилися в касу ІРТТ на спеціальний рахунок VIII Відділу. Далі кошти видавалися за спеціальними ордерами підписаними секретарем редакції, бухгалтером товариства і керівником Залізничного Відділу або головним редактором журналу. Річні звіти з видавництва перевірялися спеціально створеною технічним товариством, Ревізійною комісією, яка за час перебування Горчакова А.М. на посаді головного редактора жодних зауважень, окрім схвалень, не зробила [2, с. 3].

Таке відношення до фінансових питань з боку головного редактора може свідчити про намагання вести всі справи абсолютно прозоро, в першу чергу через те, що часопис фінансувався в основному за рахунок уряду та громадських організацій і бюджет видавництва був значно обмеженим.

У цьому ж звіті А.М. Горчаков висвітлив свої переживання за майбутнє журналу «Железнодорожное дело». Причиною песимістичних настроїв редактора служила зміна президії ІРТТ [2, с. 4]. Нові керівники обіцяли надати діяльності товариства нового напрямку, що могло призвести до скорочення фінансування Залізничного Відділу, а це в свою чергу до припинення виходу періодичного видання.

Надзвичайно цікавим і ґрунтовним є дослідження А.М. Горчакова «О железнодорожном строительстве в России по урокам истории». Ця стаття була надрукована у №2 журналу «Железнодорожное дело» за 1906 р. і зайняла весь обсяг даного випуску. Андрій Миколайович, користуючись історичними нарисами того часу, зміг у своєму дослідженні охарактеризувати причини повільного розвитку російських залізниць, вигоду держави від залізниць і показав різницю між їх становищем у різних державах.

Щодо повільного розвитку залізниць в Російській імперії, тут автор дослідження виділяє два періоди і називає їх «відстрочками» у залізничному будівництві. Перша «відстрочка» пов'язана із скептичними поглядами щодо будівництва залізниці, наближених до імператора Миколи I, державних діячів. Наприклад, граф Толь К.Ф. вважав, що в Росії для цього несприятливі умови. Він був переконаний, що зведенню залізниці, яка б з'єднала Петербург і Москву, перешкодять непрохідні болота в Новгородській губернії, завдадуть труднощів Валдайські гори і розливи рік, а якщо б залізницю і вдалося збудувати, то рухові поїзда будуть перешкодою російські морози і сніг. Не менш критичні погляди

були у Міністра фінансів Російської імперії, який вважав, що затрати на будівництво залізниць будуть надзвичайними і не вірив у їх прибутковість. Не дивлячись на перестороги свого оточення, Микола I все-таки започаткував будівництво у 1837 р. «Царськосельської» залізниці. Друга «відстрочка» пов'язана з призначенням у 1874 р. на посаду Міністра шляхів сполучення адмірала К.Н. Посьета, який у зв'язку і з своєю попередньою діяльністю зовсім не був знайомий із залізничною сферою і звертав увагу в основному на водні шляхи сполучення, і на навчальну частину, а залізничне будівництво вирішив призупинити [1, с. 13].

Користі, яку приносила залізниця Російській імперії, А.М.Горчаков виділив помітне місце у цій же праці. Найпомітнішою є економічна вигода. Для прикладу в роботі наведено, що за 1890 рік держава заощадила на перевезенні військових, зброї і заарештованих 12,6 млн. руб., а на перевезенні пошти, вантажу і пасажирів, більше ніж 25 млн. руб. Завдяки роботі залізниці, фабрично-заводське виробництво виросло більше ніж у сім разів (з 159 млн. руб. до 1,193 млрд. руб.), також була розорана велика кількість нових земель у зв'язку з чим значно виросло виробництво хліба. Далі автор пов'язує збільшення державної могутності Росії із залізницею [1, с. 19]. Завдяки новому виду транспортних перевезень збільшується швидкість мобілізації. Залізниця визнана військовими новим видом зброї, яка не тільки підсилює інші її види, але і швидко переміщає війська і озброєння з одного регіону в інший.

Під кінець статті автор порівнює розвиток залізничної мережі у різних державах, подаючи дані у вигляді таблиці. Як приклад для наслідування ставить залізницю США, тому що, саме тут цей вид транспорту приносить найбільші прибутки. «Залізниця служить ринкам в кожному регіоні. Де б не будували дороги, вони негайно надають високу комерційну цінність продуктам праці» – такий висновок робить Андрій Миколайович, досліджуючи залізничну справу за кордоном в цілому і у США, зокрема.

Вище характеризується стаття дослідника була покликана вимогою часу. Написання її було зумовлене, бажанням допомогти компетентним у залізничних справах особам розібратися з проблематикою зведення залізниці і розширення її мережі. А.М. Горчаков, досліджуючи процес будівництва залізниці, казав: «ні в якому разі у залізничній справі не можна допустити замовчування, недбалості і тим більше свавілля і цього б не було, якщо ті люди, що обговорюють і займаються залізницею, не вважали для себе важкою або лишньою працею безперервно знайомитись з висновками сучасної наукової, технічної літератури» [1, С.24].

На сторінках щотижневика «Железнодорожное дело» головний редактор періодично поміщав статті полемічного змісту. Де велося обговорення певних важливих проблем залізниці, які викликали неоднозначну оцінку з боку людей причетних до зведення, вдосконалення та популяризації залізничного будівництва. Одна з таких статей вийшла у тридцятому номері часопису за 1906 р під авторством Андрія Миколайовича і мала назву: «Что нам нужно и чего у нас нет». У даній статті автор намагається дати вичерпну відповідь на роздуми про залізницю двох добродіїв М. Зарніцина і О. Шагіна. Перший в одній із провінційних газет «Амурський край» надрукував статтю в якій обґрунтовує потребу у зведенні Амурської залізниці і наводить ряд аргументів: «З метою

економічного розвитку Амурського краю потрібна залізниця, яка несе вслід за собою прогрес і культуру, а з ними більш досконалі форми життя» [3, с. 350]. А.М. Горчаков з розумінням поставився до переконань автора і навів міркування, якими керувався уряд, котрий надав перевагу зведенню Манджурської залізниці, ніж розбудова більш перспективної з економічної точки зору Амурської залізниці.

Більш критично редактор зустрів вихід статті О. Шагіна «Иностранные капиталы», в якій обговорювався ризик втрати економічної незалежності Російською імперією, якщо вона віддасть розбудову залізниці у розпорядження іноземним, особливо, американським компаніям. Андрій Миколайович, хоч був прихильником вітчизняного фінансування, став на захист іноземного капіталу з такими словами: «Американці йдуть до нас тому, що у нас багато простору і мало культури, а вони шукають можливість для інвестування своїх коштів у прибуткову справу, яку і бачать тут. А добродій Шагін і його однодумці напевне не знають пропозиції американського синдикату і тому відговорюють від нього» [3, с. 352]. В кінці статті «Что нам нужно и чего у нас нет» Горчаков А.М. підкреслює, що найбільше потребує Росія економічної підготовки у сфері шляхів сполучення в цілому, і у залізниці, зокрема. Далі він пропонує повернутися до відновлення у технічних вузах кафедр шляхів сполучення, де б студенти отримували потрібні знання.

Наукові інтереси А.М. Горчакова, які стосувалися залізничної справи були різноманітними. За словами Ю.М. Ерліха, Андрій Миколайович завжди із захопленням брався за підтримку нових ідей та винаходів, сприяв кожному новому починанню і з надзвичайним сумом спостерігав за дебатами, коли присутні в залі засипали запитаннями винахідника, намагаючись знайти у винаході недоліки. А.М. Горчаков любив російських дослідників і щиро вірив у майбутнє російської техніки. Та найбільшу радість отримував, коли у VIII Відділі він міг повідомити, про те, що відкриваються нові горизонти і виявляються нові матеріали для допитливої думки інженерів [5, с. 42]. Його роботи вражають повнотою викладу матеріалу і глибиною дослідження.

В першому номері журналу за 1914 р. вийшло повідомлення про смерть А.М. Горчакова, який дійсно, за роки діяльності у видавництві став його лідером і натхненником. У вічність відійшла відома людина, істинний патріот своєї справи.

Цінною є характеристика особистості А.М. Горчакова і його діяльності, зроблена уже після його смерті В.І. Ковалевським, керівником ІРТТ протягом 1906-1916 рр.: «Багато він віддав і знань і енергії і частину душі нашій спільній справі. Першим приходив на роботу, ніколи від неї не відмовлявся, а шукав її. Товариство цікавило його не тільки по тій спеціальній галузі, залізничній, яку він очолював протягом 32 років, його цікавили всі сторони життя товариства» [5, с. 41].

Зі слів того ж Володимира Івановича, А.М. Горчаков займався не тільки науковою розробкою різноманітних проектів у технічному товаристві, також дбав про те, щоб товариство існувало, тому що, за роки діяльності Андрія Миколайовича, товариство переживало різні часи. Йому не раз доводилося у своїх дослідженнях доводити цінність діяльності Залізничного Відділу і видавництва журналу, адже у певні роки держава у вигляді не прогресивних

міністрів і громадських діячів. втрачала інтерес до залізничного будівництва, що було неприпустимим. Андрій Миколайович не бачив майбутнього Російської імперії без розвитку науки і техніки, якому присвятив велику частину свого життя.

Література

1. Горчаков А.Н. О Железнодорожном строительстве в России по урокам истории / А.Н. Горчаков // Железнодорожное дело. – 1906. – № 2. – С. 13-24.
2. Горчаков А.Н. От редактора по поводу 25-летия «Железнодорожного Дела» / А.Н. Горчаков // Железнодорожное дело. – 1907. – № 1. – С. 1-5.
3. Горчаков А.Н. Что нам нужно и чего у нас нет / А.Н. Горчаков // Железнодорожное дело. – 1906. – № 30. – С. 349-354.
4. Меженко Ю.А. Русская техническая периодика: 1800-1916. Библиографический указатель. – Москва, Ленинград, 1955. – 298 с.
5. Памяти Андрея Николаевича Горчакова // Железнодорожное дело. – 1914. – № 6. – С. 41-42.
6. Свободная энциклопедия Википедия. Горчаков Андрей Николаевич [Электронный ресурс]: <http://ru.wikipedia.org/wiki>

Пырижок С.Я. О жизненном и творческом пути А.М. Горчакова

В статье отражен жизненный и творческий путь А.М. Горчакова - главного редактора журнала «Железнодорожное дело», инженера-строителя.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, «Железнодорожное дело», А.М. Горчаков, Российская империя, строительство железных дорог.

Pyrizok S.Y. About the vital and creative way of A.M. Horchakova

In the article describe the career and creative way of A.M. Horchakov, who was an editor-in-chief of magazine «Railway business» and famous engineer-builder.

Keywords: railway transport, «Railway business», A.M. Horchakov, Russian empire, building of railways