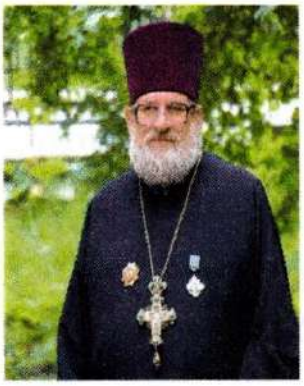


Евгений Кириллович Бабинцев
протоиерей, настоятель храма Святых первоверховных апостолов Петра и Павла (г. Любань, Тосненский район)

Павел Петрович Мельников – ученый, строитель, министр

Павел Петрович Мельников родился в 1804 г., однако место его рождения и его родители неизвестны. В своих послужных списках Мельников писал, что он «из дворян, крестьян не имеет».

Павел Петрович Мельников (1804–1880)

Как рассказывал проф. ЛИИЖТА М. И. Воронин, имя матери Павла Петровича и его брата Алексея Петровича неизвестно, но биологическим отцом их был конюший двора его императорского величества обер-шталмейстер Пётр Никифорович Беклемишев. Павел Петрович Мельников был старшим из двух сыновей Беклемишева от внебрачной связи. «Беклемишев выдал свою любовницу замуж за дворянина Мельникова, чтобы своим сыновьям от этой любовницы дать дворянские права. Эта любовница видела мужа своего Мельникова только при венчании в церкви». Братья Пётр и Алексей воспитывались в усадьбе Беклемишева вместе с его законными детьми.

Штальмейстер П. Н. Беклемишев (1770–1852) – отец П. П. Мельникова

Служебным поприщем Петра Никифоровича были традиционные, но непредсказуемые пути сообщения. 25 августа 1836 г., когда императорская карета следовала по пензенским дорогам и в ней находились государь и граф А.Х. Бенкендорф, произошло крупное

происшествие, едва не изменившее курс русской истории. По свидетельству современника, Беклемишев «лишился службы и дальнейшей карьеры вследствие известного несчастия с государем, под городом Чембаром Пензенской губернии. При падении и ломке дорожной кареты государь вывихнул себе руку [сломал левую ключицу – К.О.] и долго лечился в Чембаре. Вина и ответственность за это событие легли на шталмейстера Беклемишева».

Пётр Никифорович жил в Санкт-Петербурге. Законным браком он был женат на княжне Надежде Петровне Волконской, дочери статского советника князя Петра Александровича Волконского и имел пятерых детей. Пётр Никифорович скончался 6 декабря 1852 г. и был похоронен в Санкт-Петербурге на Смоленском православном кладбище, там же, где упокоились его дети Никифор, Надежда и Наталия и сестра Мария.

Родной брат Павла Петровича Мельникова, Алексей Петрович (1808 – 25.04.1879), окончил Петербургский институт путей сообщения. В 1840–1845 гг. в чине полковника он командовал 8-м Лубенским гусарским полком. В крымскую войну Алексей Петрович был генерал-интендантом действующей армии. В мае 1859 г. ушёл в отставку: «генерал-интендант армии Мельников при одном из своих докладов наговорил дерзости главнокомандующему князю Горчакову и получил от него приказание подать в отставку, а незадолго пред тем князь назначил ему в награду из интендантских сумм 10 тысяч рублей».

Алексей Петрович Мельников, родной брат Павла Петровича

Впоследствии Алексей Петрович – комендант в Варшаве, член Совета Министерства путей сообщения. В 1867 г. он купил имение Маркучай (Маркутье) близ Вильны. Умер на 71-м году и был похоронен в Санкт-Петербурге в Новодевичьем монастыре. В браке с дочерью действительного статского советника Варварой Николаевной Лохтиной он оставил двух дочерей: Варвару и Марию (в двух замужествах Бибикову и Философову).

Григорий Александрович Пушкин с женой Варварой Алексеевной Мельниковой

Старшая дочь – Варвара Алексеевна Мельникова (01.12.1855 – 11.12.1935), в первом браке Мошкова, во втором замужестве стала женой сына поэта – Григория Александровича Пушкина.

В 14 лет Павел Петрович Мельников поступил учиться в Московский благородный пансион Василия Кряжева и успешно его закончил, затем поступил в Военно-строительную школу при Институте корпуса инженеров путей сообщения. В начале XIX в. инженеры-путейцы считались «белой костью», элитой среди всех технических работников. А из Военно-строительной школы каждый год отбирали лучших выпускников для продолжения учебы в самом институте.

В 1822 г. первый выпуск прапорщиков (техников) из школы был представлен директору института А.А. Бетанкуру. Вот тогда Мельников и обратил на себя внимание тем, что хорошо говорил по-французски. Это решило его судьбу: Мельникова зачислили на III курс института. Он быстро завоевал авторитет не только на своем курсе, но и в институте. В 1825 г. Мельников первым по успехам в науке закончил институт. Его имя было занесено на мраморную доску почета в актовом зале.

В 1833 г. Мельников как профессор института вошел в состав Петербургского комитета строений и гидравлических работ, в котором работали в то время известные архитекторы: Росси, Стасов, Тон, Михайлов. Тогда же он стал автором проекта 6-километровой предохранительной дамбы в Динабурге (ныне Даугавпилс) на правом берегу р. Западная Двина для защиты города от наводнений во время весенних паводков.

В 1834 г. Мельникову поручили возглавить строительство деревянного купола Троицкого собора лейб-гвардии Измайловского полка в Петербурге вместо металлического купола, сорванного вихрем и сброшенного на землю. Все части нового купола были изготовлены на земле, а затем подняты по наклонному настилу, устроенному внутри собора от пола до верха аттика, и собраны.

Этот способ постройки купола представлял собой крупный вклад в практику строительного искусства. Новый купол собора, сохранившийся до

настоящего времени, был в то время вторым по величине деревянным куполом в Европе. С этого времени Мельников как ученый и инженер получил широкую известность в Петербурге. Во время пожара 25 августа 2006 г. этот купол сгорел.

Начало профессорской деятельности Мельникова совпало с постройкой первых железных дорог с паровой тягой.

Основные принципы проектно-изыскательских работ и строительства железных дорог общего пользования в России определились еще в период постройки Московского шоссе, законченного в 1833 г.

Эти принципы и другие условия применительно к железным дорогам были тщательно сформулированы Мельниковым и Липиным, литографированы и опубликованы. Это позволило начать учебные занятия по железнодорожному транспорту в институте за семь-восемь лет до постройки Петербурго-Московской магистрали и подготовить группу инженеров, которые могли хорошо разбираться в тонкостях железнодорожного дела.

Необходимы были научные исследования в области экономической эффективности и технической возможности строительства железных дорог в России. Мельников, непрерывно совершенствуя курс прикладной механики, превратил его, по существу, в курс механики железнодорожного транспорта. Именно поэтому Мельникову поручается написать статью о железных дорогах для «Журнала путей сообщения». Журнал, рассмотрев рукопись, признал ее огромную ценность для молодых инженеров и студентов и издал рукопись в 1835 г. отдельной книгой «О железных дорогах».

В 1839 г., уже после ввода в строй первой железной дороги в России, П.П. Мельников и Н.О. Крафт ведомством путей сообщения, придававшим особое значение железным дорогам как новым путям сообщения, были командированы на 15 месяцев в Соединенные Штаты Америки.

В начале 1841 г. в ведомстве путей сообщения были рассмотрены рекомендации Мельникова по строительству Петербурго-Московской железной дороги.

Была организована межведомственная комиссия для составления предварительного проекта магистрали. В составе комиссии работали Мельников и Крафт, главные исполнители задания комиссии.

1 февраля 1842 г. был объявлен указ Николая I о строительстве железной дороги, в соответствии с которым П.П. Мельников был назначен начальником Северной дирекции (Петербург – Бологое), а Н.О. Крафт – начальником Южной дирекции (Бологое – Москва) строительства магистрали. Они были откомандированы из института на строительство.

На дороге возвели 184 моста, среди них несколько по-настоящему уникальных; соорудили 34 станции, из них девять станций первого и второго классов. Пассажирские здания, которые еще только привыкали называть вокзалами, строились на станциях по типовым проектам. Николаевский (нынешний Московский) вокзал в Петербурге стал первым сооружением в стране, где было построено металлическое покрытие над пассажирскими платформами и примыкающими к ним концевыми участками железнодорожных путей.

В 1860-е гг. П.П. Мельников представил правительству уточненный план сети железных дорог, по которому намечалось сооружение железнодорожных линий общей протяженностью 7117 км. Им же анализировались возможности прокладки островных железных дорог на востоке страны Пермь – Тюмень и Иркутск – Чита. Он считал, что «сеть должна спешить перешагнуть за Волгу». За этот труд Мельников был награжден орденом Св. Владимира второй степени.

В январе 1858 г. Мельникова назначают инспектором частных железных дорог и членом Совета Главного управления путей сообщения и публичных зданий, через некоторое время он становится членом Комитета железных дорог.

В это же время П.П. Мельников совместно с инженерами Д.И. Журавским и А.С. Рахневским работали над перестройкой шпиля на соборе Петропавловской крепости в Санкт-Петербурге: деревянные конструкции были заменены металлическими в виде восьмигранной усеченной правильной пирамиды, связанной кольцами.

По замыслу П.П. Мельникова в будущем железные дороги должны были охватить всю страну, обеспечив прочную связь между ее отдаленными друг от друга частями. Но власти не торопились продолжать строительство за казенный счет, ссылаясь на нехватку денег. В 1857 г. было образовано Главное общество российских железных дорог, начавшее раздавать концессии на строительство частным фирмам, в том числе иностранным. Такая политика шла вразрез с убеждениями Мельникова, считавшего, что государство должно сохранить контроль над главными стратегическими дорогами. Он отказался работать в Главном обществе и подумывал вообще уйти на покой. Но император лично попросил его стать инспектором частных железных дорог, обещая, что все его предложения будут учитываться.

Получив в качестве награды чин генерал-лейтенанта и звание почетного академика, Павел Петрович не устоял. В 1862 г. его назначили главноуправляющим путями сообщения, а когда три года спустя ведомство

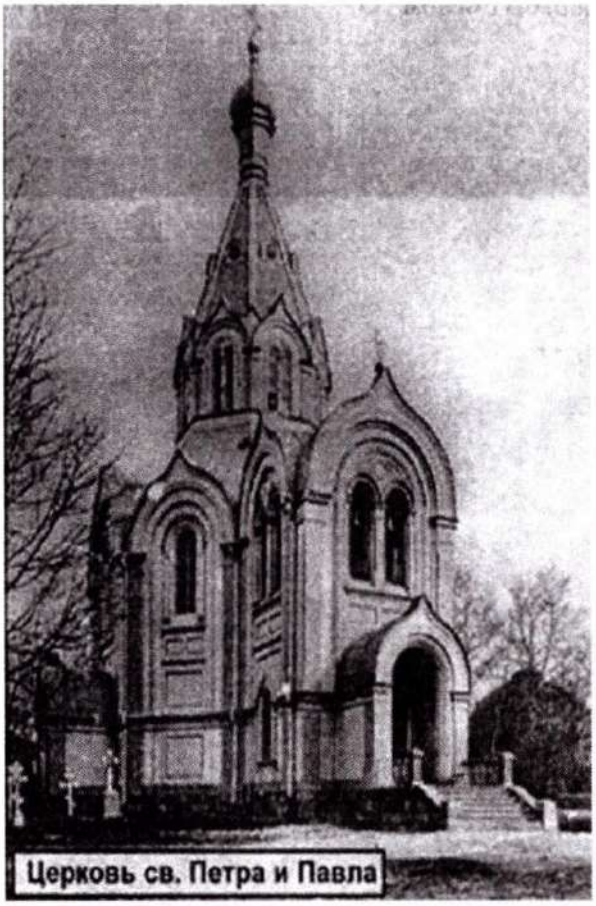
преобразовали в министерство – первым министром путей сообщения Российской империи. На этом посту он пробыл всего четыре года, но за это время протяженность железных дорог в России увеличилась вдвое – до 15 тыс. км. Его усилиями было завершено строительство дорог к западной границе (Петербург – Варшава) и к Волге (Москва – Нижний Новгород). Мельников подал в отставку. Какое-то время он работал в экономическом департаменте Государственного совета, а в 1873 г. окончательно отошел от дел и переехал в Любань под Петербургом, где в годы строительства Николаевской дороги находилась его штаб-квартира.

Дом П.П. Мельникова в Любани. Современный вид

Сам Павел Петрович Мельников женат не был. Его детищами стали инженерные проекты, сооружения и железные дороги. Человек огромных познаний и доброго сердца, Павел Петрович вошёл в историю России как один из щедрых благотворителей. На его средства и по его проекту совместно с К.А. Тоном в 1867 г. была сооружена и освящена церковь в честь Св. апостолов Петра и Павла в г. Любань – храм-памятник в честь железнодорожных строителей и инженеров. Он учредил на свои средства петропавловские богоугодные заведения: школу для детей железнодорожников, приют для девушек-сирот и богадельню для неимущих престарелых женщин, железнодорожных рабочих и служащих.

Скончался Павел Петрович 3 августа 1880 г. в Любани. Согласно его завещанию все доходы от имущества, состоящего из петербургского дома, дачи в Любани и 30 тыс. капитала, пошли на содержание богоугодных заведений, открытых на его средства.

17 сентября 1999 г. после реставрации храм был освящён патриархом Алексием II.



Церковь св. Петра и Павла

А начиналось это так. В апреле 1989 г. при посещении Центрального музея Октябрьской железной дороги министру путей сообщения Н. С. Конареву директором музея В.И. Мисаиловой был сделан доклад об истории и состоянии Любанского храма-памятника, посвященного инженерам-строителям. Министр немедленно дал распоряжение начальнику Октябрьской ж/д о необходимости восстановления этого уникального сооружения. Было принято решение обследовать здание церкви, принять его на баланс дороги, заказать проект реставрации.

В разное время восстановление храма курировали начальники дороги: А.А. Зайцев, В.Н. Морозов, А.П. Кузнецов. Проектные работы осуществлялись мастерской № 2 института «Спецпроектреставрация». Первые пожертвования на восстановление храма собрали сотрудники музеев дороги. Это был небольшой взнос, но он имел общественный резонанс. Вслед за этим поступили и более существенные дары от Санкт- Петербургского отделения дороги, станции Санкт-Петербург – Сортировочный-Московский, локомотивного депо Санкт-Петербург – сортировочный – Московский, дирекции

энергоснабжения, Варшавского и Балтийского вокзалов, Балтийского банка, ЗАО «Евросиб» и др.

В ходе выездной коллегии МПС в июле 1996 г. руководители железных дорог России во главе с министром путей сообщения Г. М. Фадеевым расписались на кирпичах, позже уложенных в стены храма, и обещали помощь в возрождении храма-памятника железнодорожной истории. Технический надзор за восстановлением церковного здания осуществляла служба капитального строительства дороги (начальник В.А. Писарев, инспектор В.М. Дрещинский). В 1989 г., как только был установлен защитный зонтик, начались богослужения, проводимые настоятелем храма протоиереем о. Евгением (Бабинцевым).

Три раза посещал храм святейший патриарх Московский и всея Руси Алексий II. Была организована церковная община. По благословению митрополита Владимира в храме молятся о железнодорожниках в молитве (прошение на ектенье) «О упокоении приснопамятного Павла (Мельникова), всех начальствовавших, трудившихся, строителях и погибших на железной дороги сей» и «О здравии всех начальствующих, трудящихся, строителях и путешествующих по железной дороге сей».

В стихотворении Н.А. Некрасова «Железная дорога» строители дороги просят, чтобы мы помнили о них и не забывали тех, кто трудился на строительстве и эксплуатации железной дороги:

Братья! Вы наши плоды пожинаете!
Нам же в земле истлевать суждено...
Всё ли нас, бедных, добром поминаете
Или забыли давно?

Одной из первых работ по восстановлению интерьера храма-памятника стало воссоздание мраморной доски с именами строителей Петербурго-Московской железной дороги. В июле 1993 г. доска была установлена. Все конструктивные элементы здания, как утраченные, так и наиболее пострадавшие, воссозданы подрядными организациями АО «Новая перспектива», АПООТ СУ-305. Металлическая ограда изготовлена ООО «ТЕКСО», металлические конструкции шатра и купола – АО «Ижорские заводы».

Проектированием иконостаса, киотов, ограды вокруг церковной территории, служебного корпуса, а также надгробных досок над могилами П.П. Мельникова и А.А. Серебрякова занималась творческая группа под руководством академика архитектуры В.С. Иванова. В 1997 г. осуществлена роспись внутренней поверхности купола художником Ю.В. Пугачевым.

В 1998 г. по указанию начальника дороги А.П. Кузнецова восстановительные работы возглавил главный инженер дороги Н.Н. Саенко, который

сделал доклад в МПС о состоянии дел и о возникших проблемах. На завершающей стадии восстановления церкви работы выполняла Балтийская строительная компания (БСК) под руководством И.А. Найвальта. БСК изготовлен деревянный иконостас с позолотой, произведена облицовка природным камнем нижней части стен храма, заменены внутренние инженерные сети, построен служебный корпус, перекрашены стены церковного здания в соответствии с первоначальным проектом, заменены двери и окна, в центральном зале сделаны полы с подогревом, выполнено устройство крыши из металлочерепицы, установлены витражи и алтарное окно-крест, восстановлена гранитная облицовка всех крылец, произведена художественная роспись интерьера всего храма В.А. Куликовым.

По договору между Октябрьской ж.д. и ПГУПС на кафедре «Прочность материалов и конструкций» под руководством доктора технических наук А.Н. Лялинова была разработана конструкция подвесок и именного колокола массой 1,2 т с иконами Петра и Павла и с надписью «В дар храму от Октябрьской железной дороги. 1998 год от Р. Х.». Колокол отлит на Балтийском заводе. Дорогой приобретены и установлены в звоннице четыре колокола. В 1997 г. благодаря усилиям мэра г. Любани В.И. Шупера возвращен на место надгробный камень на могиле начальника дороги А.А. Серебрякова.

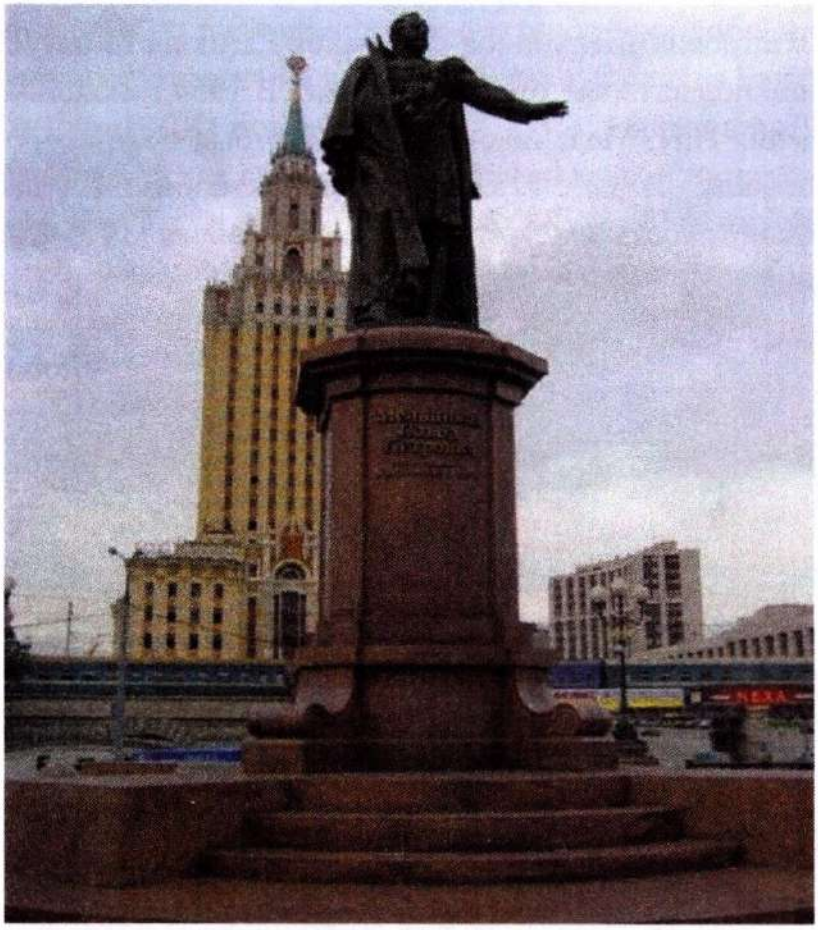
В 1997 г. на средства «Балтийского банка» приобретено и установлено паникадило. Дар храму от «Евросиб» – престол и жертвенник. Технический директор строительной фирмы «Китеж-град» В.А. Мироник подарил храму архиерейское кресло. Четыре министра принимали участие в восстановлении храма, где был похоронен первый российский министр путей сообщения: Н.С. Конарев, Г.М. Фадеев, А.А. Зайцев, Н.Е. Аксененко. 17 сентября 1999 г. Святейший Патриарх Московский и всея Руси Алексий II освятил храм Св. апостолов Петра и Павла, ставшего первым в России храмом-памятником железнодорожникам. Большой вклад в проектирование и финансовую поддержку инженерного обеспечения храма (водоснабжение, водоотведения и газоснабжения) внес ОАО «Ленгипротранс» в 2002–2016 гг. (генеральный директор В.М. Чернаков и его помощник К.Н. Минин).

Павел Петрович Мельников скончался 22 июля (3 августа) 1880 г. и был похоронен под алтарем храма г. Любани. В 1954 г. исполнилось 150 лет со дня рождения П.П. Мельникова и прах его был перезахоронен в сквере около ст. Любань. В 1955 г. был установлен бронзовый памятник-бюст П.П. Мельникову работы скульптора Д.М. Епифанова (1915–2010).

Д.М. Епифанов. Памятник-бюст П.П. Мельникову

В августе 2002 г. прах П.П. Мельникова был возвращён на место под алтарём отреставрированного храма.

Место захоронения
П. П. Мельникова



С. Щербаков. Памятник П.П. Мельникову

В честь 200-летия П.П. Мельникова 1 августа 2003 г. на площади трех вокзалов в Москве состоялось торжественное открытие памятника работы скульптора Салавата Щербакова. В открытии памятника принимали участие железнодорожники всех магистралей России.