

СТО ЛЕТ ПОД ЦЕНЗУРОЙ (рецензия на книгу: Дельви́г А.И. Полвека русской жизни)

Фарид ХУСАИНОВ,
кандидат экономических наук,
доцент Российской открытой академии
транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ)

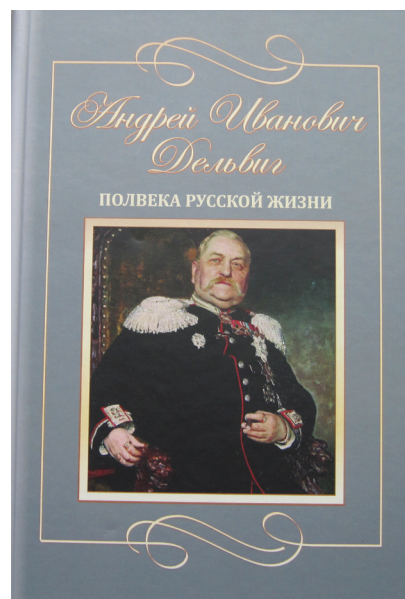
Одним из важнейших событий для всех, кто интересуется экономической историей России и, в частности, историей железных дорог, стало издание мемуаров барона Андрея Ивановича Дельвига «Полвека русской жизни»¹.

Кто такой Андрей Дельви́г?

Кто такой А. И. Дельви́г и почему его мемуары представляют такой огромный интерес?

Андрей Иванович Дельви́г (двоюродный брат поэта Антона Дельвига, товарища А.С. Пушкина по Царскосельскому лицей) родился в 1813 г. По достижении им 13-летнего возраста, его мать подала прошение о зачислении его в Петербургский институт корпуса инженеров путей сообщения. Он успешно выдержал вступительные экзамены, но по возрасту, был зачислен не в институт, а в военно-строительное училище при нём. По окончании училища, он поступил в институт путей сообщения и закончил его в 1832 г. в чине поручика. Впоследствии, Дельви́г вспоминал: «Император Николай и Великий князь Михаил Павлович очень не любили инженеров путей сообщения, а вследствие этого, и заведение, служившее их рассадником. Эта нелюбовь основывалась на том мнении, что из института выходят учёные, следовательно, вольнодумцы»². Впрочем, потом Дельви́г уточнял, что в Михаиле Павловиче «нелюбовь к учёным была напускная». Просто, в николаевские времена, чтобы понравиться царю нужно было выглядеть как можно более необразованным и подражать первому лицу в его нелюбви к наукам и образованию и – наоборот – в любви к военному сословию, или, как ска-зали бы сегодня, к «силовикам».

Помимо училища на мировоззрение Дельвига оказывало влияние окружающее его общество:



его брат, поэт Антон Дельви́г, А.С. Пушкин, П.А. Вяземский, Е.А. Баратынский и их друзья.

По окончании института, Дельви́г поступил на действительную службу в третий округ путей сообщения, где и состоял с 1832 г. по 1836 г. в должности производителя работ по устройству московского водопровода.

Дельви́г известен, не только как инженер руководивший строительством и реконструкцией Московского водопровода, но и как учёный, внесший большой вклад в инженерное дело – он опубликовал 13 работ по водоснабжению, а его капитальный труд «Руководство к устройству водопроводов» по отзывам современников представлял собой «одно из самых крупных явлений нашей русской технической литературы»³. Он принимал активное участие в образовании Русского технического общества и был избран его первым председателем. А его заместителями были проф. И.А. Вышнеградский и проф. Д.И. Журавский. Дельви́г проектирует и руководит строительством плотины для Тульского оружейного завода, проектирует мост через реку Упу в Туле, занимается улучшением судоходства по Москве-реке и строительством и обустройством набережных, проектирует мост через Днепр в Киеве, строит водопроводы в Нижнем Новгороде и Симбирске.

Затем, с началом активной фазы строительства железных дорог, его прикомандировывают к главному управляющему путями сообщения графу П.А. Клейнмихелю.

¹ Дельви́г А.И. Полвека русской жизни М.: ООО ИПК «Виадук», 2014. 1216 с.

² Дельви́г А.И. Полвека русской жизни. С. 58

³ Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Выдающиеся инженеры и учёные железнодорожного транспорта. М.: Транспорт, 1978. 328 с.

Для современников было загадкой, как Клейнмихель мог «сработаться» с Дельвигом. У Клейнмихеля среди современников была репутация человека хоть и энергичного, но очень невежественного и непрофессионального (о его непрофессионализме ходили анекдоты¹). Дельвиг же считался высококвалифицированным инженером. Клейнмихеля современники называли «солдафоном без стыда, без совести и без чести»², а Дельвига – человеком «дерзкой прямоты» и «открыто выраженной независимости во всех вопросах».

Н.А. Зензинов и С.А. Рыжак в своём очерке о Дельвиге пишут: «Он был словно заколдован: не таясь переписывался с политическими эмигрантами М.С. Волковым и А.И. Герценом, открыто общался с ними во время своих поездок за границу. А.И. Герцен дарил ему свои сочинения и номера «Колокола», за хранение которых тогда полагалась тюрьма»³. Вместе с тем, несмотря на общение с западником Герценом, взгляды Дельвига были ближе к «почвенникам», чем к «западникам». В противоположность Герцену, он был сторонником монархии и православным консервативом. О Герцене Дельвиг вспоминал так: «В Лондоне я часто посещал эмигранта Александра Ивановича Герцена... Он издавал в это время еженедельную газету «Колокол», в которой клеймил вкоренившиеся в России беспорядки и злоупотребления, а равно и лица, часто высокопоставленные, участвовавшие в этих злоупотреблениях. Цензура в России была тогда очень строга. Журналы и газеты хотя и заговорили свободнее с 1865 г., но всё ещё находились под её гнётом, и потому экземпляры «Колокола», строго запрещённого в России, доставались с большим трудом и нравились очень многим, чему способствовали несомненные дарования Герцена и любовь его к России, явно проглядывавшая в его ядовитых рассказах и насмешках»⁴.

В течении десяти лет – с 1861 г. по 1871 г. Дельвиг, состоял в должности главного инспектора частных железных дорог и принимал деятельное участие в постройке, в общей сложности 32 магистралей.

С 1869 г. – Дельвиг – член Совета Министерства путей сообщения (консультативный орган при министре), затем он становится заместителем ми-

нистра путей сообщения⁵, а во время отсутствия министра, исполняет его обязанности с правом личного доклада Императору.

Работая в Министерстве путей сообщения, Дельвиг много сделал для улучшения отечественного железнодорожного дела в России. Кстати, именно он ввёл деление на «службы». Дельвиг был инициатором создания в России железнодорожных школ и училищ. Он писал: «Железные дороги приводят в движение не только экономические силы страны. Они несут с собой народу просвещение и цивилизацию. Чтобы ускорить это важное дело, надобно всячески учить и просвещать самих железнодорожников»⁶.

Именно Дельвиг основал в Москве первое в России железнодорожное училище, которому пожертвовал дом. По его примеру, многие частные железные дороги стали жертвовать деньги на создание железнодорожных школ.

В 1880 г. праздновалось пятидесятилетие службы Дельвига, и по подписке среди железнодорожников было собрано 40 тыс. рублей, часть которых (6 тыс. рублей) он израсходовал на учреждение одной стипендии в Институте путей сообщения, а остальную часть – на развитие Московского железнодорожного училища.

Всё это время Дельвиг вёл дневник, который, в рукописном оригинале назывался «Мои воспоминания», но в итоге стал известен под названием «Полвека русской жизни».

Рукописи не горят

Мемуары эти не были опубликованы при жизни Дельвига, а были переданы в Румянцевский музей. В завещании он просил вскрыть рукопись в 1910 г.⁷

Первое издание вышло в 1912–1914 гг., в четырёх томах, тиражом в 500 экз. и было довольно сильно сокращено цензурой. В предисловии к 4 тому издатели писали: «Буквальное напечатание записок барона А.И. Дельвига представило непреодолимые затруднения. Его откровенное и резкое перо иногда позволяло себе выражения недопустимые по отношению к лицам высокопоставленным и, особенно,

¹ См., например, Исторические железнодорожные анекдоты / сост. В.А. Кудряшов. М.: Маршрут, 2006. 160 с.

² Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Выдающиеся инженеры и учёные железнодорожного транспорта С. 59

³ Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Там же.

⁴ Дельвиг А.И. Полвека русской жизни... С. 530.

⁵ В те времена должность заместителя министра называлась «товарищ министра»...

⁶ Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Выдающиеся инженеры и учёные железнодорожного транспорта... С. 62.

⁷ Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Выдающиеся инженеры и учёные железнодорожного транспорта ... С. 64.

ныне здравствующим. Иногда барон сообщал сокровенные пружины событий и разоблачал совсем интимные подробности жизни своих соплеменников. (...) при печатании приходилось выкидывать иногда слова, иногда выражения, а иногда и страницы записок». Издатели так же отмечали, что полное, бесцензурное издание «едва ли увидит свет и через 100 лет». В результате такой правки, мемуары Дельвига «похудели» примерно на одну пятую часть.

Второе издание – в виде двух томов уменьшенного формата вышло уже в советские времена – в издательстве «Academia» в 1930 году. Часть купюр, сделанных в первом издании была восстановлена, т.к. теперь «уже можно» было критиковать царскую власть. Но в целом мемуары были сокращены ещё в два раза.

И вот, наконец, в 2014 г. – ровно через сто лет после первого издания – по инициативе саратовского историка Ивана Валерьевича Соловьёва, была подготовлена к изданию третья – самая полная на сегодня – версия этих мемуаров – огромный 1200-страничный том энциклопедического формата.

«Кто будет читать книгу объёмом более тысячи страниц, напечатанную "в бумаге"?» – спрашивают авторы предисловия – И. Соловьёв и Р. Малков. И отвечают на этот вопрос так: «Во-первых, это те, кто читал Гоголя и Щедрина и не считает их антикварной пылью. Во-вторых, те, кто знаком с трудами Герцена и не считает, что он писал их по заданию английской разведки, а оплачивал его труды Ротшильд, а в третьих, те, кто не считает П.Я. Чаадаева сумасшедшим и любое движение к свободе и справедливости не объясняет активностью Госдепа США. И, наконец, те, кто хорошо видит различие, – как сформулировал его М.Е. Щедрин – между Родиной, государством и начальством. Может таких людей и немного, но они есть и будут всегда»¹.

Мемуары Дельвига интересны сегодня по многим причинам. Назовём главные из них.

Во-первых, Дельвиг честно и прямолинейно описывает нравы российской элиты своего времени – от царя и его окружения до отдельных губернаторов, чиновников и промышленников.

Во вторых, – и эта причина важна для аудитории нашего альманаха – большое место в его мемуарах занимает Министерство путей сообщения,

строительство железных дорог и взаимодействие между государственной бюрократией и различными «железнодорожными королями».

В третьих, начало карьеры Дельвига пришлось на время царствования Николая I – время, когда, как писал историк А.Е. Пресняков «Россия и Европа сознательно противопоставлялись друг другу, как два различных культурно-исторических мира, принципиально разные, по мнению официальной идеологии, по основам их политического, религиозного, национального быта и характера»². Время, которое продемонстрировало как происходит распад и деградация общества и всех общественных отношений если над всем довлечет государство, чиновничество и «вертикаль власти». Это время демонстрирует нам – каково это – жить в обществе, где нет институтов – свободных судов, парламента, гражданского общества, жить в обществе – где только близость к власти гарантирует экономическое процветание.

Жизнь во времена николаевской «вертикали власти»

Резюмируя ту часть мемуаров, которая касалась николаевского времени, авторы предисловия справедливо пишут: «При такой организации общества, когда контроль шёл только сверху вниз, дело обстояло так, что взятки и кумовство были не маргинальным явлением, а служили основой системы. Не менее страшно было и то, что начальник мог сделать с подчинёнными всё, что угодно и неважно, как вопрос обстоит на самом деле, важно какой отчёт шёл наверх. Фактически низы были абсолютно бесправны»³. Например, в 1861 г. ревизия сенатора С.И. Давыдова обнаружила, что служащие Курской казённой палаты, под видом взимания государственных недоимок, собирали с крестьян незаконные поборы по несколько рублей с души, и делали это весьма жестоким способом: «ставили их ранней весной в воду, зимою голых заставляли ходить по снегу или запирали в нетопленные избы, летом же секли крапивой. Однако, когда ситуация выплыла наружу, виновные не были преданы суду или удержаны от должности, а лишь подверглись незначительному денежному штрафу»⁴.

Когда Дельвиг приезжал в качестве ревизора в провинцию, то тамошние чиновники не только пытались всучить ему взятку, но и пытались поймать

¹ Соловьёв И.В., Малков Р.В. Николаевская вертикаль власти, мемуары Андрея Дельвига и гоголевский вопрос: куда мчится тройка-Русь? // Дельвиг А.И. Полвека русской жизни. М.: ООО ИПК «Виадук», 2014. С. I–XII.

² Пресняков А.Е. Российские самодержцы. М.: Книга, 1990. С. 254.

³ Соловьёв И.В., Малков Р.В. Николаевская вертикаль власти ... С. V.

⁴ Там же.

руку для поцелуя. Если же приезжал – непосредственный начальник Дельвига – граф Пётр Андреевич Клейнмихель, то подчинённые накануне драили, красили и белили все осматриваемые объекты. Губернатор Екатеринослава Фабр даже спал в парадной форме, что бы не опоздать на встречу к высокому чиновнику. «Фабр беспрестанно спрашивал меня – вспоминает Дельвиг – следует ли ему при подъезде Коейнмихеля прижать руку к треугольной шляпе, или стоять со шпагой в руке, делая репетиции своим поклонам».

Важной особенностью николаевской «вертикали» было то, что император «замкнул на себя» все рычаги управления страной и даже если кто-то из чиновников хотел сделать что-то полезное, этого нельзя было сделать без решения императора.

Приведём любопытную историю, в которой, как в капле воды отражается вся система «ручного управления» государством.

Желая упрочить своё положение, Клейнмихель знакомит Николая I с родственницей своей жены – Варварой Аркадьевной Нелидовой, которая, на долгие годы стала фавориткой императора. У Нелидовой был родственник – А.А. Вонлярлярский, который через Нелидову получал контракты на строительство. Например, он получил контракт на строительство шоссе от Малоярославца до Бобруйска. «Постоянка эта была дана Вонлярлярскому в угождение Нелидовой ... без торгов» - пишет Дельвиг. За время строительства сумма, получаемых из бюджета средств практически удвоилась. За это время Вонлярлярский (которому в обществе даже дали кличку- Монте Кристо) построил большой дом около Николаевского моста и реконструировал помещичий особняк в Смоленском имении. В парке, за образец которого был взят Петергоф, были насыпаны искусственные горки, вырыты озёра и построены плотины. «Говорили, что при его обедах и ужинах служат до сорока человек, одетых в самые роскошные ливреи. При его путешествиях курьеры заготавливали вперёд лошадей на почтовых станциях, а так как число лошадей на них было недостаточно, то курьеры дорого платили смотрителям станций, чтобы они задерживали других проезжающих в ожидании приезда Вонлярлярского».

Вонлярлярский обратился к Клейнмихелю с просьбой о получении концессии на строительство железной дороги. Клейнмихель, понимая, что масштабы воровства тут будут невероятными, даже по тем временам, отказал Вонлярлярскому, мотивировав

это тем, что по предыдущей концессии деньги «освоены», но ничего не построено. Вонлярлярский объяснял это тем, что ему не хватило выделенных денег.

В итоге, Варвара Нелидова пожаловалась императору, и Николай I распорядился покрыть все убытки из казны. В Смоленск была послана комиссия (в состав которой входил и Дельвиг), которая должна была разобраться с проблемой и объективно доложить царю. Оказалось, что многие объекты строились по цене в шесть раз дороже обычной. Результаты работы комиссии Клейнмихель доложил Николаю I, но – как пишет Дельвиг – «Государь самым грубым образом выгнал Клейнмихеля из своего кабинета, заявив, что Совет Главного управления путей сообщения лжёт».

Современники говорили, что именно после этой истории Клейнмихель потерял расположение государя, а, следовательно и влияние.

В условиях «вертикали власти», в условиях авторитарных режимов поступить честно – слишком опасная стратегия, т.к. честность становится синонимом фронды, синонимом нелояльности.

В железнодорожном ведомстве

В 1869 г. Дельвиг исполняет обязанности Главного управляющего путями сообщения. Этот период он описывает так: «служебные мои занятия в этой должности были так разнообразны, что я, конечно, не буду здесь описывать всё то, что перешло тогда через мои руки. Я многого не мог бы написать потому, что никогда не вёл никаких записок, и «Мои воспоминания» пишу на память, а настоящую главу пишу через 4,5 года по оставлении мною министерства путей сообщения. Изложу только то, что наиболее было примечательного и мною не забыто»¹.

Несмотря на такую оговорку, затем в мемуарах излагаются истории тех или иных событий – строительства железных дорог, условия получения кредитов, интриги в государственном аппарате с невероятной подробностью, вплоть до перечисления того, в какую сумму обошлось строительство того или иного моста, сколько денег было потрачено на те или иные покупки или сколько километров железных дорог и с какой себестоимостью было построено по тому или иному контракту.

«Вместе с управлением министерством – пишет Дельвиг – на мне оставалось и управление всеми железными дорогами».

¹ Дельвиг А.И. Полвека русской жизни.... С. 908–909.

Дельви́г снискал к себе уважительное отношение современников ещё и тем, что отличался от остальных, в большинстве своём, не чистых на руку чиновников. «Жалобы грузоотправителей в подаваемых ими прошениях разным начальствам и в статьях, печатаемых в периодических изданиях, были беспрерывны. Они уверяли, что грузы не только перевозятся медленно, но и не в очередь, и что дается предпочтение тем, которые платят за это начальникам станций... после ревизии сделанной мною ... эти злоупотребления прекратились».

Извечный спор: частные или казённые?

В отличие от П.П. Мельникова¹, Дельви́г был сторонником строительства железных дорог не государством, а частными компаниями.

Защищая свою точку зрения, он выступил в Русском географическом обществе с докладом «Есть ли у нас капиталы для постройки железных дорог?»

В докладе он говорил, что «привлечение частного капитала разумно, выгодно и ускорит строительство железных дорог при условии предварительного определения направления железнодорожных линий, составления проектов и смет и ограничения гарантированных субсидий в размере не более 6,5%».

В ответ на это выступление П.П. Мельников при встрече с А.И. Дельви́гом сказал ему:

-Разворуют ваши купцы и заграничные банкиры всю нашу государственную казну: они помимо 6,5% ещё 50 прикарманят.

-Ах, дорогой Павел Петрович, – отвечал Дельви́г, – а разве на строительстве государственных дорог не воруют? Мне ли Вам рассказывать? Воруют все: и великие князья, и фрейлины, и фаворитки, и министры, и чиновный люд

-Это верно, – соглашался Мельников, – но зато государственными дорогами легче управлять, подчинены они одним законам и техническим нормам, а с частных дорог какой спрос?²

История показала, что с точки зрения темпов строительства железных дорог, прав оказался Дельви́г, а не Мельников. После того, как в 1868 г., при активном содействии министра финансов

М.Х. Рейтерна, в России началось частное строительство железных дорог, темпы строительства возросли десятикратно. Если за период с 1838 до 1867 г. было построено чуть больше 5 тыс км или в среднем 172 км/год, то за десятилетие 1868–1877 г. было построено уже более 16 тыс. км или в среднем 1609,7 км/год³.

Дельви́г и Мельников

В 1969 г. вместо П.П. Мельникова министром путей сообщения стал В.А. Бобринский. Замену министра Дельви́г в своих мемуарах объясняет так: «Апатия Мельникова надоела всем. Раздача постройки железных дорог по высоким ценам без предварительных изысканий для определения стоимости уступаемых дорог, злоупотребления при этой раздаче со стороны высокопоставленных лиц, а в некоторой степени и служащих в департаменте железных дорог и многое другое надоели многим и в том числе мне»⁴.

Так, например, Дельви́г пишет, что в 1869–70 гг. на Московско-Курской железной дороге «не проходило ни одного дня без схода с рельсов одного или нескольких поездов», из-за чего дорогу эту «не иначе называли, как костоломкою». Дельви́г стал выяснять причины этого. Оказалось, что «рельсы, заготовленные при постройке дороги, не прослужив двух лет, а многие и одного года, пришли в совершенную негодность, а на балласт, вместо песка, была на больших протяжениях употреблена глина, что даже было замечено в журнале освидетельствования дороги». В результате, было предложено сменить генерал-майора Семичева, который строил дорогу. Отношение к Семичеву – пишет Дельви́г – «Мельников мог принять на свой счёт», так как Мельников постоянно говорил, что дорогу строил он сам.

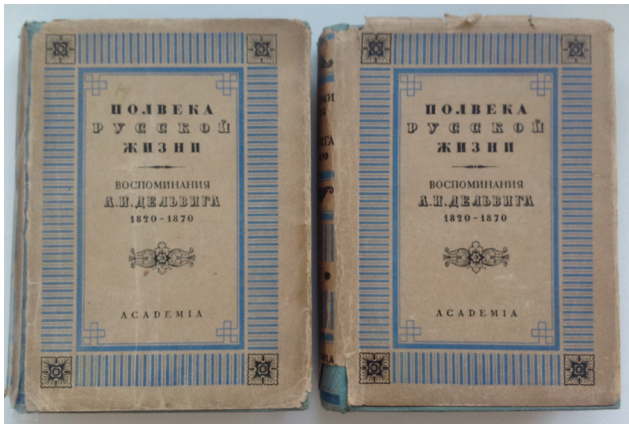
Результаты выяснения всех обстоятельств дела Дельви́г описывает так: «Строителя дороги Семичева выбрал Мельников и постоянно выставлял его не только лучшим, но единственным в России инженером. Негодные же рельсы ставил по контракту, заключённому в министерстве, иностранец Букье, незадолго женившийся на девице Викторовой, жившей до замужества со своей сестрой, свояченицей Мельникова, а по назначении его

¹ Павел Петрович Мельников – министр путей сообщения в 1865–1869 гг.

² Диалог цитируется по: Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Указ. соч.

³ Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. Монография. / под ред. В.В. Фортунатова. М.: ГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. 292 с.

⁴ Дельви́г А.И. Полвека русской жизни... С. 962.



Издание 1930 г. в двух мини-томах,
издательство «ACADEMIA»

министром, его свояченица с сестрой переехали к нему в дом министерства путей сообщения. Дочь Викторовых впоследствии вышла замуж за брата Мельникова».

Затем Дельвиг пишет: «Я нисколько не хочу этим указать на какие-либо злоупотребления Мельникова: мне приятно считать его в числе людей, если не добросовестных, то, по крайней мере, не берущих взятку. Я приписываю это апатии Мельникова и неуместному самолюбию, не допускающему его согласиться с тем, что он ошибся в выборе людей. Добросовестным же я его не считаю...»¹.

Воруют...

Достаточно откровенно пишет Дельвиг и о коррупции в Российском государственном аппарате.

Приведём несколько пространных цитат, которые очень важны для получения объективной картины описываемого времени:

«Во время болезни и отсутствия Бобринского, я каждый четверг, или, по крайней мере, через четверг, представлял лично доклады Государю по делам министерства путей сообщения и постоянно был благосклонно принимаем.

В марте 1871 года при одном из этих докладов, государь, говоря о предстоящих к устройству в этом году железных дорогах, сказал мне:

-Ты отдашь дорогу к Ромнам Ефимовичу и Викерсгейму, а Севастопольскую – Губонину; Кавказскую же впоследствии можно будет отдать Полякову.

Слова эти меня поразили до такой степени, что я уже не помню моего ответа. Я не мог себе объяснить, объявил ли государь мне неременное повеление или только желание, чтобы по возможности направить так дело, чтобы концессии могли быть получены указанными лицами.

Концессии должны были быть даны лицам, которые представят наиболее выгодные условия, и я не допускал мысли, чтобы неограниченный монарх империи с 80 миллионами населения мог входить с какою бы то ни было целью в денежные расчёты и требовать от своего министра поступить в столь важном деле против совести. Это мне было тем более больнее слышать от государя, к которому я имел особенную преданность за освобождение крестьян от крепостной зависимости, за дарование новых судов, некоторой свободы печати и за многие другие благодетельные реформы, вследствие которых жить вообще стало легче, чем при прежнем царствовании, когда все трепетали, опасаясь ежечасно за себя и за своих близких»².

И чуть ниже, Дельвиг снова возвращается к рефлексии по поводу этого приказа царя: «Ещё в начале 1871 года, после 40-летней службы моей в ведомстве путей сообщения, а в том числе и 10-летней при железных дорогах, я ничего не знал положительно о взятках, даваемых при получении концессий на железные дороги. Доходили до меня смутные об этом слухи, но я большею частью им не верил, и вдруг в начале 1871 года передо мною разоблачается картина этих злоупотреблений, в которых принимает участие сам Государь. Картина эта до того грязна, что, несмотря на представляемый ею интерес, я от неё отвернулся и не разглядывал её подробностей и потому не могу дать ясного и точного её описания.... До настоящего года я полагал, что в России есть, по крайней мере, одна личность, которая, по своему положению, не может быть взяточником и грустно разочаровался»³.

В это время рассматривалось назначение Дельвига на должность министра путей сообщения и он, после некоторого размышления принимает решение отказаться от этого. Вместе с тем, если отказаться слишком резко, то придворными кругами и царём это может быть воспринято, как фронда, поэтому Дельвиг принимает решение отказаться «под предлогом слабости зрения, а в случае продолжитель-

¹ Дельвиг А.И. Полвека русской жизни... С. 1014.

² Дельвиг А.И. С. 994.

³ Дельвиг А.И. С. 1008.

ного отсутствия Бобринского, изыскать способ, не ожидая его возвращения, удалиться из министерства путей сообщения с сохранением звания сенатора, чтобы не совсем оставить службу, опасаясь вдруг остаться без занятий, и чтобы пользоваться казённым содержанием, которое я по совести считал заслуженным моими сорокалетними трудами»¹.

Каждый раз, возвращаясь после очередного доклада царю, Дельви́г обдумывал, «каким способом я мог бы оставить министерство путей сообщения».

Желание оставить министерство было у Дельви́га не минутной эмоцией или капризом, а результатом долгих размышлений. Он пришёл к выводу, что не может и не должен быть министром, поскольку не вполне соответствует тем качествам, которые должны быть у успешного министра. Представляет интерес то, какими качествами, по мнению Дельви́га, должен характеризоваться успешный министр: «министр в России должен соединять в себе следующие качества или, по крайней мере, некоторые из них: а – смолоду быть известным государю; б – принадлежать к одной из сильных придворных партий, угождая ей во всём; в – по месту воспитания, роду службы или другим отношениям принадлежать к тому обществу, из которого берутся люди на высокие должности с тем, чтобы хотя бы с некоторыми из них состоять в товарищеских или, по крайней мере, в приятельских отношениях; г – иметь такое состояние, чтобы жить наравне со всеми причинами, находящимися в положении одинаковом с министрами; и, главное, д – исполнять со всею покорностью всё, чего пожелает государь и, даже предугадывая его желания, приводить их в исполнение». В итоге Дельви́г приходит к выводу, что ни одного из перечисленных качеств у него нет. В частности, он

пишет, что был неспособен «отгадывать желания государя, когда они, по моему мнению, не соответствовали государственному пользам».

Параллельно Дельви́г продолжает описывать различные случаи и более «мелкой» коррупции и вымогательства в той или иной форме, чиновниками Министерства путей сообщения и других ведомств денег у частных железнодорожных компаний. Например, один из чиновников, подчиненный министра путей сообщения А.П. Бобринского², от которого зависели железные дороги, предложил её учредителям принять на работу одного служащего – действительного статского советника, который не будет появляться на работе, но которому будут платить высокое жалование. «Учредители общества ему в этом отказали – пишет Дельви́г – но другие правления не посмели бы отказать»³.

Как пишут авторы предисловия Р.В. Малков и И.В. Соловьёв «Андрей Дельви́г, радеющий о государственных средствах, печально взирал на команду жуликов и воров, приведённых новым министром Бобринским».

Мемуары А.И. Дельви́га показывают, что после того, как Николая I сменил Александр II, несмотря на некоторое улучшение в политической сфере, в целом, в вопросах связанных с государственным управлением и взаимодействии, как сегодня бы выразились «бизнеса и власти» – принципиальных изменений не произошло.

По прежнему, власть не просто поощряла коррупцию, но и сама была её источником. Именно сохранение в неизменности всех «духовных скреп» и большого влияния государства на экономическую жизнь, вело страну к событиям 1905–1917 гг. ■

«Знания, не рождённые опытом – матерью всякой достоверности, бесплодны и полны ошибок».

Леонардо да Винчи

¹ Дельви́г А.И. Полвека русской жизни... С. 995.

² Брат предыдущего министра путей сообщения В.А. Бобринского.

³ Дельви́г А.И. Полвека русской жизни... С. 1009.