

МЕЛЬНИКОВ

Авторы: В. В. Виноградов, О. В. Теремов



МЕЛЬНИКОВ Павел Петрович [22.7(3.8).1804, Москва – 22.7(3.8).1880, ст. Любань Новгородского у. Новгородской губ.], рос. инженер, гос. деятель, инженер-генерал (1869), поч. чл. Петерб. АН (1858). Дворянин. Окончил Ин-т Корпуса инженеров путей сообщения (1825), затем преподавал там же (в 1833–42 проф. прикладной механики), одновременно профессор прикладной механики в Михайловском арт. уч-ще (1833–42) и Ин-те Корпуса горных инженеров (1835–42). В 1832–33 М. впервые в России ввёл в курс прикладной механики раздел о железных дорогах. Участник проектно-изыскательских работ на Ладожском канале, реках Волхов и Зап. Двина (1826–32), предложил проект дамбы в Динабурге (ныне Даугавпилс, Латвия) для защиты города от наводнений. Член К-та для строений и гидравлич. работ в С.-Петербурге (1833–1842), в 1834 руководил строительством уникального (диаметр ок. 25 м – второй по величине в Европе) дерев. купола Троицкого собора л.-гв. Измайловского полка (взамен снесённого ветром металлического). Чл. к-та «Журнала путей

сообщения» (с 1837). Чл. Комиссии проектов и смет при Гл. управлении путей сообщения и публичных зданий (с 1838). В 1841 построил опытный дерев. решётчатый мост через р. Ящера в Лужском у. С.-Петерб. губ. Он предназначался для проверки практичности предложенного М. аналогичного многопролётного моста через р. Днепр в Киеве (построен не был). В 1841 изучал на р. Волга условия и перспективы судоходства, в т. ч. парового. В 1843 по его записке Гос. совет принял решение о необходимости введения буксирного парохозяйства на судоходных реках России. Вслед за этим парохозяйство получило широкое развитие.

М. – один из инициаторов ж.-д. строительства в России и основоположник отеч. школы проектирования и сооружения железных дорог и мостов, экономики ж.-д. транспорта. Чл. комиссии по постройке первой железной дороги обществ. пользования в России – [Царскосельской железной дороги](#) (1836–38). Изучал опыт постройки и эксплуатации железных дорог и судоходных каналов, произ-во паровозов и вагонов в Австрии, Бельгии, Великобритании, Германии, Франции (1837–38, совм. с С. В. [Кербедзом](#)) и США (1839–40, совм. с Н. О. [Крафтом](#)). М. – один из ведущих разработчиков проекта и руководитель сев. участка строительства (С.-Петербург – Бологое) ж. д. С.-Петербург – Москва (1842–51, с 1855 Николаевская железная дорога, ныне входит в состав [Октябрьской железной дороги](#)). М. привлёк амер. инж. Дж. В. Уистлера в качестве гл. консультанта строительства. Добился сооружения дороги по кратчайшей линии, без отклонения в Новгород. В 1843 М. разработал типовые проекты станций для дороги. По предложению М. в США были приобретены паровые экскаваторы и копры, в России построено 465 вагонов для вывоза вынутой земли.

В 1854–57 руководил изысканиями и разработал технико-экономич. обоснование железной дороги от Москвы до

побережья Чёрного моря. Соучредитель Общества Волжско-Донской ж. д. (1858), которое в 1862 по проекту М. построило дорогу между реками Волга и Дон протяжённостью 83 км [хутор Климовский близ г. Царицын (ныне Волгоград) – хутор Калач (ныне г. Калач-на-Дону)].

Чл. совета Гл. управления путей сообщения и публичных зданий (1858–62), директор его Гл. инспекции частных железных дорог (1859–63). Чл. [Комитета железных дорог](#) (1858–74). Решительный сторонник строительства магистральных железных дорог казной, а не частными обществами, что, по его мнению, обходилось дешевле, учитывало стратегич. интересы государства, обеспечивало эксплуатацию дорог по единым нормам и правилам. Пред. Особой комиссии для рассмотрения вопроса о продаже Николаевской ж. д. Гл. об-ву рос. железных дорог (1860), не допустил её (вопреки его возражениям дорога продана в 1868). И. д. главноуправляющего (1862–63), главноуправляющий (1863–65) путей сообщения и публичных зданий, после преобразования ведомства в Мин-во путей сообщения – мин. путей сообщения (1865–1869). С 1863 чл. Гос. совета.

М. осуществлял общее руководство строительством нескольких каналов (включая канал Имп. Александра II, ныне Новоладожский, закончен в 1866), модернизацией портов в Пернове (ныне Пярну в Эстонии), Либаве (Лиепая в Латвии), Одессе, Бердянске, Таганроге и Астрахани. При содействии М. Корпус инженеров путей сообщения получил гражд. устройство (1867), в др. ведомства переданы учреждения, не имевшие прямого отношения к железным дорогам, сухопутным и водным путям сообщения, создана судоходная инспекция (1867).

В 1862 выдвинул проект развития сети железных дорог России (пять ж.-д. магистралей, соединявших центр России с юж. губерниями, порты Балтийского, Чёрного и Азовского морей), который со значит. изменениями лёг в основу ж.-д. строительства в 1863–66. В 1863 М. возобновил казённое ж.-д. строительство, одновременно, ввиду недостатка гос. средств и из-за общей политики, направленной на привлечение частного капитала в ж.-д. строительство, продолжил выдачу концессий на строительство железных дорог частным обществам. По представлению М. в 1866 имп. Александр II утвердил проект строительства 10 новых «неотложных» линий (из них 8 уже строились или разрешение на их строительство было дано; постройка всех линий завершена к 1868), 9 линий второй очереди, в т. ч. одной в Азиат. части страны (Пермь – Тюмень) и 5 соединительных. В 1868 разработал третий проект развития ж.-д. сети из 7 дорог первой очереди и 9 дорог второй очереди (Александр II утвердил сокращённый вариант из 8 дорог). Подал в отставку после того, как имп. Александр II утвердил предложения товарища мин. путей сообщения гр. В. А. [Бобринского](#) по увеличению пропускной способности ряда частных железных дорог за казённый счёт. Чл. Особой комиссии для рассмотрения отчётов МПС за 1869–72.

Чл. Совета РГО (1856–60). По предложению М. и частично на его средства в Любани построена церковь Святых Петра и Павла (1867, арх. К. А. Тон). Там же М. открыл дом для престарелых женщин, начальную школу и приют для детей служащих Николаевской ж. д.; завещал всё своё состояние на содержание этих заведений. Автор воспоминаний, которые частично опубликованы в ж. «Красный архив».

Награждён орденом Св. Александра Невского (1867; алмазными знаками к нему – 1872) и др.

Памятники М. установлены на ст. Любань (1955; скульптор Д. М. Епифанов) и на Комсомольской пл. в Москве (2003; скульптор С. А. Щербаков).

Литература

Соч.: О железных дорогах. СПб., 1835; Основания практической гидравлики, или О движении воды в различных случаях и действии ее ударом и сопротивлением. СПб., 1836; Записки практической механики. СПб., 1838; О Сибирской железной дороге. СПб., 1869; К истории развития пароходства на Волге // Красный архив. 1938. Т. 4/5; Начало железнодорожного строительства в России // Там же. 1940. Т. 2; Сведения о русских железных дорогах // П. П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003.

Лит.: Смирнов А. И. П. П. Мельников – основоположник теории проектирования железных дорог // Железнодорожное строительство. 1951. № 2; Воронин М. И., Воронина М. М. П. П. Мельников. Л., 1977; П. П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. СПб., 2003; Чукарев А. Г. Первый министр путей сообщения П. П. Мельников и его время (1804–1880). М., 2009.