

# 200 лет со дня рождения Владимира Алексеевича Бобринского

2 (14) октября 1824 – 22 мая (3 июня) 1898

крупного сахарозаводчика из рода Бобринских, генерал-лейтенанта,  
Министра путей сообщения Российской империи в 1869—1871 годах



В 1824 году в семье графа Алексея Бобринского (внука Екатерины II), крупнейшего предпринимателя в области сельского хозяйства, основоположника железнодорожного дела в России, владельца дворца Бобринских на Галерной улице и графини Софьи Александровны (урождённой Самойловой) родился сын Владимир.



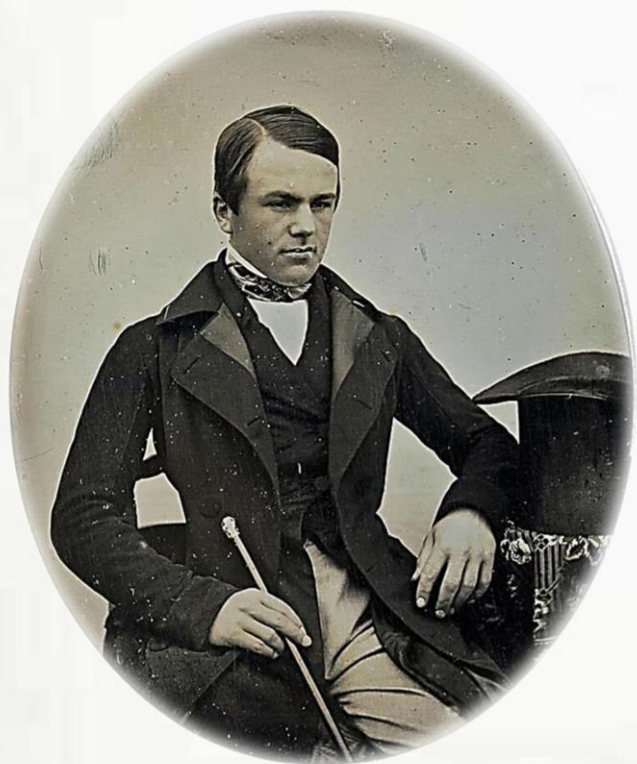
Граф Алексей  
Алексеевич  
Бобринский, внук  
Екатерины II



Графиня  
Софья Александровна



Граф Алексей Алексеевич был талантливым, благородным и деятельным меценатом, создавшем в 1835 году акционерное общество для строительства первой русской чугулки. Однако и его сыну Владимиру судьбой было предначертано совершить множество великих дел на благо российских железных дорог.



В 1846 году Владимир Бобринский окончил юридический факультет Петербургского университета, стал чиновником для особых поручений при петербургском губернаторе. Но вскоре Владимир перебрался в Киев, где служил в канцелярии гражданского губернатора. В мае 1853-го 29-летний граф избран предводителем дворянства Черкасского уезда Киевской губернии.

Его отец, состоятельный человек, владел в уезде крупным сахарным заводом. Окунувшись в среду промышленников, Бобринский уверился в том, что именно такие люди – крепко стоящие на земле хозяйственники – должны вершить государственные дела.



Фрагмент панорамы. Осажденный Севастополь в дыму пожарищ.

Жизнь его резко изменилась с началом Крымской войны. Князь участвовал в обороне Севастополя.

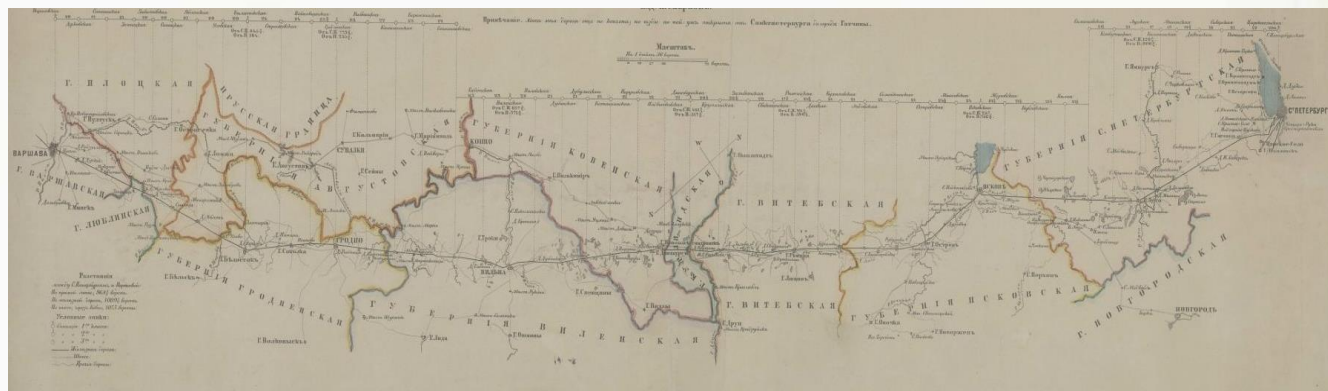


"Оборона Севастополя"  
Василий Нестеренко

Граф исполнял свой воинский долг и отличился в нескольких сражениях.



Вскоре на российский престол взошёл новый император – Александр II, который считал В. Бобринского дельным и честным человеком. Графу стали поручать ответственные задания и назначать на должности.



Петербургско-Варшавская железная дорога

Так, в 1858 году Владимир Алексеевич занимался розыском крестьян, сбежавших со строительства Петербурго-Варшавской железной дороги. Именно тогда Бобринский впервые стал вникать в железнодорожную проблематику. Владимир Алексеевич вполне профессионально руководил строительством участка Петербурго-Варшавской магистрали – от Вильно (ныне Вильнюс) до Варшавы.

Прошло несколько лет – и император поручил ему ревизию двух центральных железных дорог: Николаевской и Московско-Курской. Доклад Бобринского о злоупотреблениях на этих важнейших для страны предприятиях показался Александру II дельным – и графа назначили товарищем (заместителем) министра путей сообщений Павла Петровича Мельникова, человека авторитетного, властного и компетентного. Но часто В. Бобринский выступал против действий своего министра.



**Павел Петрович Мельников**  
(1804 – 1880)



**Александр II Николаевич**  
(1855 – 1861)

В. Бобринский не боялся спорить со своим руководителем, держась при этом весьма солидно. Как-никак, он был правнуком великой императрицы и никогда не забывал об этом.



В 1861 году в Туле В. Бобринский встретил Марию Гаврииловну Брежневу, дочку купца Гавриила Брежнева, с которой прожил в браке всего 3 года. У них было двое детей: Емельян и Пётр.

Владимир Алексеевич смотрел на дело со здоровых коммерческих позиций. Огромной аграрной России требовалось увеличить грузовые перевозки, а для этого нужно было реконструировать железные дороги. Дело недешёвое, но необходимое. Мельников же не одобрял таких новаций. Всё закончилось тем, что в апреле 1869 года министром путей сообщения назначили Бобринского.

Во время работы в министерстве Владимир жил во дворце Бобринских в Санкт-Петербурге между набережной Мойки и Галерной улицей.





В. А. Бобринский возглавил железнодорожное ведомство в не самые простые для России годы: крестьянская реформа, затеянная императором, шла с трудом, уровень жизни в России падал. Однако новый министр считал, что железные дороги помогут вытянуть империю из кризиса.



Строительство железных дорог в России во второй половине XIX века



Для увеличения грузооборота хлеба В. Бобринский предлагал провести реконструкцию Московско-Рязанской, Рязано-Козловской и Орлово-Витебской железных дорог, добился ассигнования 9 млн. руб. на эти цели. Как и министр финансов М. Х. Рейтерн, считал частные железные дороги более эффективными, чем казённые (за 1870–71 частным компаниям передано св. 1900 км казённых железных дорог, их задолженность казне к концу 1871 составила свыше 170 млн. руб.).



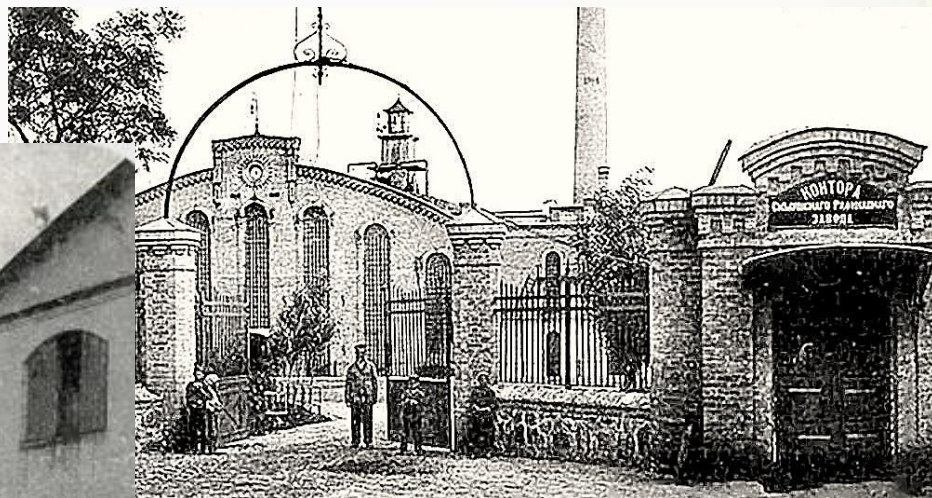
В. Бобринский содействовал усиленному ж.-д. строительству (разрешено к постройке свыше 5 тыс. км путей). В интересах казны снизил повёрстные цены при строительстве новых железных дорог.

Михаил Христофорович Рейтерн (1820 — 1890),  
государственный деятель Российской империи,  
министр финансов и председатель Комитета  
министров

После отставки с поста Бобринский жил в Киеве и в местечке Смела Черкасского уезда Киевской губернии, где занимался сельскохозяйственной деятельностью и ведением в обширных размерах сахарного дела, широко поставленного его отцом. Скончался на 74-м году жизни в Смеле.



Завод графов Бобринских в Богородицке



Сахарный завод Бобринских в местечке Смела Черкасского уезда Киевской губернии Российской империи



## Награды В. А. Бобринского

- Орден Святой Анны 4-й степени с надписью «За храбрость» (17.04.1855);
- Орден Святого Владимира 3-й степени (31.03.1868);
- Орден Святой Анны 1-й степени (30.08.1886);
- Серебряная медаль в память коронации императора Александра II (1856).

## Литература

1. Зензинов, Н. А. Первые министры путей сообщения / Н. А. Зензинов// - Путь и путевое хозяйство. – 1995. - № 4. - С.30-36.
2. Клименко, Л. В. Министры путей сообщения России в XIX веке / Л. В. Клименко//Промышленный транспорт, XXI век. – 2006. - № 2. - С.59-60.