

Клеймихель Петр Андреевич



Главноуправляющий путей сообщения и публичных зданий

1793 -1869

Петр Андреевич Клейнмихель родился в 1793 году 30 ноября (11 декабря) в Санкт-Петербурге. Семья - из «служилых немцев», Петр Андреевич был российским дворянином во втором поколении. В 1808 году в возрасте 15 лет стал подпоручиком. В марте 1812 года перевелся в знаменитый Преображенский полк, а затем был назначен адъютантом к графу А. А. Аракчееву.



Портрет А. Аракчеева работы неизвестного художника, Русский музей, Петербург

В 1814 году уже капитан Клейнмихель ненадолго стал флигель-адъютантом императора Александра I. Некоторое время выполнял обязанности петербургского плац-майора, то есть был заместителем коменданта столицы. Отмечалась его пунктуальность и невероятная трудоспособность (работал по 17 часов в день). Молодой Клейнмихель оказался чрезвычайно ответственным трудоголиком, так что с Аракчеевым он сработался.

1 мая 1832 года Клейнмихель стал дежурным генералом главного штаба императора. 19 июня 1835 года был назначен директором департамента военных поселений с одновременным исполнением обязанностей начальника инспекторского департамента военного министерства.

Клейнмихель брался за любое дело, вне зависимости от собственной компетентности в нём. Он искренне полагал, что усердие способно заменить такие мелочи, как профессионализм.



Виды военных поселений, курируемые Клейнмихелем

Все приказы и распоряжения П. Клейнмихеля были написаны весьма совершенным слогом, того же он требовал и от подчиненных и добился успеха. По свидетельству К. И. Фишера, действительного тайного советника, сенатора, директора департамента железных дорог *«дурной слог и почерк бумаг, исходящих из главного управления, изменился к лучшему; большую часть бумаг стали составлять с большим тщанием, а почерк во всех сделался вдруг весьма хорошим».*



*Валериан Александрович
Панаев*

Инженер-путеец В. А. Панаев, знавший Клейнмихеля по работам во время строительства железной дороги, связавшей Петербург и Москву, пишет: *«Клейнмихель был до крайности горяч, нетерпелив, необыкновенно энергичен, быстр в решениях и обладал характером твердым и, в особенности, независимым. Он не терпел ни малейшего вмешательства, кого бы то ни было, в дела до него относящиеся...»*

Он был очень умен, талантлив и обладал особенною опытностью в вопросах административного свойства и потому был всегда на месте, что бы ни попадало в круг его деятельности, а следовательно, превосходным министром врученной ему отрасли...



Он решительно не обращал внимания ни на кого, смело вступал в борьбу со всеми и твердо шел, помимо всех возможных препятствий и посторонних интриг, к цели, которую назначил себе... Клейнмихель наводил ужас на всякого, кто стремился к злоупотреблениям».

**П. А. Клейнмихель на портрете
Ф. Крюгера**

Также В. А. Панаев в своей монографии «Четыре министра путей сообщения 1833 – 1869 гг. писал: *«...графу Клеймихелю можно сделать один весьма важный упрек: он реформировал институт Путей Сообщения и обусловил тем начало его разложения, в чем помогало ему угодливое новое начальство института, не нашедшее в себе смелости и духа и не имевшее желания разъяснить Клеймихелю прежнее высокое значение этого заведения, которое, до того времени, пользовалось уставом..., а школа эта, конечно, может считаться наилучшим образовательным и воспитательным заведением во всем мире».*



Институт Путей Сообщения



П. А. Клейнмихель

А вот мнение баварского посланника О. де Брэ:

«Деятельный, беспощадный и неумолимый в выборе средств, Клейнмихель не признавал трудностей и как будто хотел доказать, что на свете нет ничего невозможного. Он относился к людям, как к орудиям и машинам, не зная сострадания.»

Имея в своем распоряжении огромные суммы и неограниченную власть, Клейнмихель возвел, во исполнение императорских приказаний, большие и полезные здания. Его ненавидят и презирают».

Да, П. А. Клейнмихель был не творцом, осуществляющим лично разработанные планы, а всего лишь деятельным и добросовестным исполнителем чужих замыслов. При этом он без колебаний брался за дела, совершенно ему незнакомые, и, как ни странно, обычно успешно с ними справлялся.

В 1836 году П. А. Клейнмихель был включен в специальный комитет для рассмотрения электромагнитного телеграфного аппарата Шиллинга (его председателем стал управлявший в то время морским министерством А. С. Меншиков). Сообщения для передачи здесь получали с домика на крыше



Зимнего дворца и передавали с помощью зеркал на крышу Технологического института.

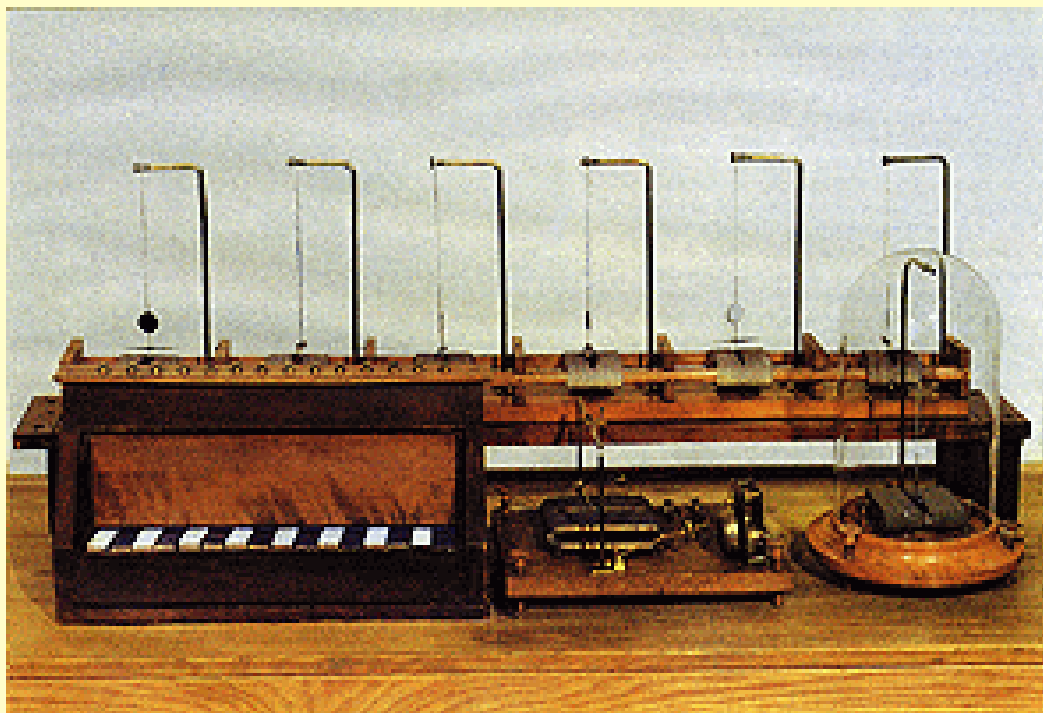
Зимний дворец, башня оптического телеграфа

Для проведения испытаний была построена телеграфная линия длиной пять верст, часть которой проходила через внутренний канал адмиралтейства.

Испытания прошли успешно, и было принято решение о строительстве уже настоящей линии телеграфа, которая соединила бы Петербург и Кронштадт. Работы были прекращены из-за смерти Шиллинга.



Барон Павел Львович
Шиллинг фон Канштадт
(1786-1837)



Телеграфный аппарат Шиллинга



**Верне, Пьер Мари Жозеф. Пожар Зимнего дворца 17 декабря 1837 года.
1838 год. Из собрания Государственного Эрмитажа.**

В 1837 году П. А. Клейнмихель возглавил работы по ремонту Зимнего дворца, серьезно пострадавшего от пожара. Обязался закончить все за год и три месяца, что многим показалось абсолютно нереальным (по самым смелым прогнозам на ремонт требовалось два года) – и уложился в срок, получив от императора медаль с надписью «Усердие все превозмогает», а от придворных – прозвище «Дворецкий».

Правда, по старой традиции, пришлось еще некоторое время кое-где продолжать отделочные работы, а то и начинать делать новые: ремонт то в одном, то в другом зале.



Медаль «Усердие все
превозмогает»

В 1838–1839 гг. солдаты военных поселений под руководством П. А. Клейнмихеля между Петербургом и Варшавой по проекту Жака Шато протянули самую длинную в мире (1200 км) линию оптического телеграфа. И над башней появилась мачта весьма необычной конструкции.



Аппарат системы Ж.Шато



Башня городской думы Санкт-Петербурге

Башня городской думы использовалась как одна из станций оптического (семафорного) телеграфа, действовавшего посредством семафорной азбуки для визуальной передачи информации.

Если погода благоприятствовала, от Петербурга до Варшавы сообщение доходило за 15 минут. В 1854 году такую связь заменили электрическим телеграфом.

В марте 1839 года П. А. Клейнмихель получил титул графа Российской империи.



Герб графа Клеймихина

А в 1842 году он был назначен членом комитета по строительству железной дороги из Петербурга в Москву (его председателем был А. Х. Бенкендорф), а затем – и главноуправляющим путями сообщения.

Комитет министров тогда дал по этому проекту отрицательное заключение.

Однако император прислушался к мнению Н. О. Крафта и П. П. Мельникова, изучавших опыт строительства железных дорог в США. Николай I заявил:

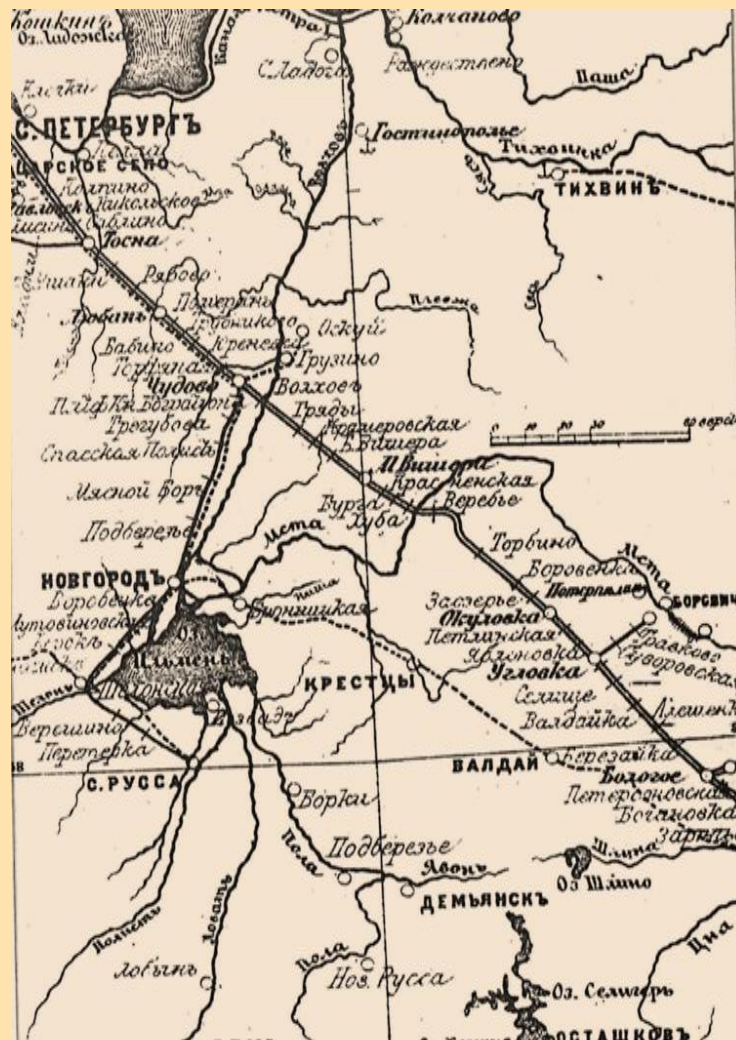
«Мы терпим от избытка расстояний. Я смотрю на сближение Петербурга с Москвой как дело великой государственной важности. И надеюсь, что потомство оправдает мое решение».



Император и Самодержец Всероссийский
Николай I

Участие в грандиозном строительстве железной дороги, соединившей новую и древнюю российские столицы — Петербург с Москвой, стало главным и самым трудным делом жизни П. А. Клейнмихеля. Стройка стала плодом длительного и напряженного труда огромной массы людей, которыми руководил Клейнмихель.

Всё свое время и силы он посвятил в основном сооружению железной дороги. Дело было новым и чрезвычайно сложным: не хватало знаний и опыта, квалифицированных специалистов и оборудования, денег и времени.





Строительство железной дороги
(С картины худ. Сивицкого)

Граф П. А. Клеймихель, не задумываясь губил человеческие жизни, чтобы быстрее закончить строительство железной дороги. Такое отношение к простому народу было свойственно огромному количеству дельцов-промышленников и царских чиновников.

Для царя строительство дороги было вопросом международного престижа России, и он постоянно вмешивался в ход строительства, требуя скорейшего введения дороги в действие. Для Клейнмихеля это стало вопросом долга и чести.



Рабочие умирали от тяжёлого труда и антисанитарии. Фото: Public Domain

Вся линия пущена в действие 1 ноября 1851 г. — точно в установленный императором срок. В честь императора дорога была названа Николаевской. К постройке железных дорог Клейнмихель не допускал частных компаний. Быстрота строительства стоила больших денег казне и многих человеческих жертв, что было причиной всеобщей ненависти к царскому управленцу.

После коронации Александра II Клейнмихель был обвинен в «злоупотреблениях по службе», императорская комиссия доказать злой умысел и личную корысть графа не смогла.



Санкт-Петербурго-Московская железная дорога

Однако Клейнмихель ушел с поста министра путей сообщения, оставшись лишь членом Государственного совета, в делах которого почти не принимал участия.



К. П. Клейнмихель, вдова штабс-ротмистра В. О. Хорвата, жена Клейнмихеля с 1832 года. Она была родственницей фаворитки Николая I В. А. Нелидовой, статс-дамой, председательницей Патриотического общества, была награждена орденом святой Екатерины

Петр Андреевич Клейнмихель умер 3 февраля 1869 г. и похоронен в Петербурге на кладбище при Александро-Невской лавре. Ни один из его пяти сыновей-офицеров не унаследовал одаренности отца и не оставил заметного следа в истории России.

Литература

1. История Института инженеров путей сообщения Императора Александра I-го за первое столетие его существования, 1810-1910 [Текст] / сост. А. М. Ларионов. - Санкт-Петербург : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1910. - VIII, 409 с. : табл. - Библиогр. в примеч. с. 383-397. - Алф. указ. личных имен: с. 399-409.
2. Великин, Б. Петербург - Москва: из истории Октябрьской железной дороги [Текст] / Б. Великин ; ред.: И. Перепечко, А. Калейс. - Ленинград : История фабрик и заводов, 1934. - 141, [2] с. - Библиогр.: с. 138-142.
3. Панаевъ, В. А. Четыре министра путей сообщения. 1833 1869 гг. Граф Толь, граф Клейнмихель, генерал-адъютант Чевкин и инженер-генерал Мельников/ В. А. Панаевъ. - СПб., 1869.