

**ЖИТТЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ ІНЖЕНЕРА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ,  
БАРОНА А.І. ДЕЛЬВІГА У НИЖНЬОМУ НОВГОРОДІ (1844-1848 рр.)**

*У статті висвітлюється нижньогородський період життя та діяльності видатного російського інженера, барона А.І. Дельвіга. Висвітлено його внесок у будівництво шосе Нижній Новгород – Москва, спорудження водогону у місті, ряд інших починань.*

**Ключові слова:** *інженер, залізниця, водогін, Дельвіг, Російська імперія*

Сенатор, інженер-генерал-лейтенант барон Андрій Іванович Дельвіг (1813-1887) – визначний вітчизняний інженер. Він створював і втілював у життя великі масштабні проекти ХІХ ст. – перші в царській Росії шосейні дороги і залізниці, канали, мости, важливі будівлі міської інфраструктури тощо. Для нього були характерними господарська хватка і чесність, з якою «поєдналися німецька пунктуальність і російське уявлення про справедливість. Без таких людей відпущені засоби в Росії в усі часи зазвичай розкрадалися» [1].

Жителі Нижнього Новгорода досі вважають Андрія Дельвіга своїм. Відомо, що він, як і багато інших справжніх інженерів шляхів сполучення, часто змінював місця свого проживання. Власне через це в житті А. Дельвіга було три нижньогородські періоди: в 30-х, 40-х і 60-х роках ХІХ сторіччя.

У 1844 р. А.І. Дельвіг очолив Нижньогородську губернську комісію. Він відразу розпочав доробляти план розбудови Нижнього Новгорода, розпочатий ще у 1839 році. Здійснив ремонт Кремля у місті, архітектурного ансамблю ярмарки, проектував жіночий Олександрівський інститут (сьогодні збереглися старі корпуси Політехнічного інституту), започаткував будівництво червоних військових казарм на Нижньо-Волзькій пристані, відбудував дім-палац військового губернатора в Кремлі, спроектував систему подавання питної води на верхню частину міста. Результатом його діяльності були також: перше в губернії Московське шосе (воно найбільш завантажене в регіоні і досі протікає власне там, де його побудували у 40-х роках ХХ ст.). Слід згадати також і водогін у Нижньому Новгороді та залізницю Нижній Новгород – Москва. І якщо до цього додати, що Андрій Дельвіг одружився на доньці нижньогородця Миколи Левашова, то стане зрозумілим ствердження, що він, звичайно, теж став нижньогородцем. В цьому краї А. Дельвіг допомагав тестю як інженер і архітектор облаштовувати садибу в Галібісі (сьогодні Воскресенський район), а після смерті тестя успадкував частину маєтків на Ветлузі і цим зарахував себе офіційно до дворянства Макарівського повіту Нижньогородської губернії.

Народився А.І. Дельвіг 13 (25) березня 1813 р. у с. Студенець Задонського повіту Воронізької губернії (сьогодні це – Задонський район Липецької області Російської Федерації) у збіднілій сім'ї військового. А.І. Дельвіг був бароном. Цей невисокий дворянський титул в царській Росії мали нащадки німців. Його предки родом з Вестфалії, у ХV ст. перебралися до Прибалтики і спочатку служили шведському королеві, а пізніше перебралися до Росії. Мав право Андрій Дельвіг гордитися своїми предками і по материнській лінії, вродженій княжни Волконської. Власне своє ім'я він отримав на честь діда-росіянина – князя Андрія Волконського.

У віці 16 років, як відмінник військово-будівельного училища, Андрій Дельвіг без екзаменів поступив відразу на третій курс Інституту при Корпусі інженерів шляхів сполучення у Петербурзі. Він слухав лекції математика Миколи Остроградського, інженерів-залізничників Матвія Волкова, Павла Мильникова, Станіслава Кербедза. Це були найкращі викладачі його часу, яскраві представники російської інженерної науки середини ХІХ сторіччя.

Першою інженерною практикою у 1831 р. для А.І. Дельвіга стали вишукування шосейної дороги від Москви до Бреста. В наступному, 1832 р. А. Дельвіга було призначено керівником реконструкції водогону в Москві, який на цей час майже не функціонував. Молодий інженер склав план повної заміни старого водогону з використанням парових машин і швидко втілив цей план у життя.

Поряд з інженерною діяльністю А.І. Дельвіг в ці роки активно виконував функції поміщика. Він щиро прагнув зробити життя своїх кріпосних у селах кращим. Він придумав абсолютно дивовижну річ – розробив систему заохочень, серед яких – письмові подяки поміщика і навіть присвоєння звання «Почесний селянин».

У 1844 р. А. Дельвіг був відряджений на будівництво шосе Москва-Нижній Новгород. По ньому в цей час вже курсували щоденні омнібуси, вже з продажем квитків. Через те, що шосе проклали найкоротшим шляхом, вже першою весною воно стало непридатним до використання. Для А. Дельвіга причини такої ситуації стали очевидними. Засоби будівництва були пограбовані, була порушена технологія будівництва, дорогу проклали через болота, на пісках, які часто посувалися від навантаження. І молодий інженер взявся наводити порядок – звільняє з роботи крадіїв і хабарників. Він фактично почав будувати нове шосе. І той буличник, який був відібраний ним для будівництва дороги служив аж до 90-х років ХХ сторіччя. Тоді, змінюючи полотно, будівельники із подивом і повагою виявили добросовісно зроблений фундамент.

М. Морохін з цього приводу зазначає: «Чесних і грамотних інженерів в провінції можна було перелічити на пальцях. І Андрій Дельвіг, відряджений до Нижнього Новгорода урядом, став тут щасливою знахідкою. Його просять очолити Губернську будівельну комісію. З'ясувалися недоліки у тільки-що затвердженого плану розвитку міста. Накреслено було красиво, але багато вулиць, навіть Велику Покровку, вимагали дещо посунути. З міським архітектором Кізеветтером міщани стали домовлятися. Усі знають, що означає в Росії це слово. А.І. Дельвіг побачив низку зловмисних дій, звільнив з усіх посад опалого архітектора. Той довго судився з нижньогородською владою. До міста були запрошені молоді архітектори, які чесно віднесли до справи. А. Дельвігу вдалося вирішити важливе і надзвичайно складне інженерне завдання – провести до центра міста на висоту сто метрів водогін. Невдовзі у 1847 р. на головній міській площі запрацював побудований ним фонтан (він працює і досі)» [Там само].

Отже, у 1845 р. В.І. Дельвіг розпочав у Нижньому Новгороді головну свою справу – будівництво водогону. Найперше, що він зробив, з'ясував місця з джерельною водою і потічки, які впадали у Волгу. В результаті було з'ясовано денну кількість води, яка витікала з джерел – вийшло біля 50 тисяч відер. Однак, цього для А.І. Дельвіга було недостатньо. Він зрозумів, що головніше – це підняття

води для споживання міщанами в центр Нижнього Новгорода. Тому А.І. Дельвіг, як гідротехнік, продовжував геологічні дослідження підземних річок і джерел. Після цього він запропонував «над ключами, знайденими в основі берега Волги, облаштувати 18 басейнів. Воду від ключів провели насосами у об'єднувальний цегляний басейн, який, так само як і цегляну водопідіймальну будівлю, облаштували на площі, від якої відходили два вимурувані спуски до р. Волги. В цій будівлі встановили дві по чергово діючі водопідіймальні машини» [2, С. 83]. Задум інженера А.І. Дельвіга був успішно реалізований і вода пішла трубами до верхньої частини міста, прямо на Благовіщенську площу. В результаті цього, 1 жовтня 1847 р, на ній почав діяти фонтан, з якого люди брали воду, і який працює до сьогоднішнього дня.

Вода збиралася від джерел. Для каптажа над ними виривався котлован, у якому клався дерев'яний ростверк, розпиляний у півдерева і покривався дощатим настилом. В середині ростверка робили дерев'яну криницю 1.2x1.2 м, яка заповнювалася дрібним каменем. Від кринички відходили дерев'яні труби, також наповнені каменем, по яких вода відводилася у магістральну лінію. Ростверк з боку відкосу захищався шпунтовим рядом, а з решти трьох сторін навколо ростверка кладалися дошки на ребро. Все це оточувалося шаром глини і засипалося землею до відмітки даного місця. Замість кринички встановлювалася чавунна труба.

Таким чином джерела були зібрані на схилі Георгієвського саду на відстані 1,8 км. Відтак, вода по дерев'яній самотічній трубі поступала до цегляного басейну. Звідсіля двома паровими балансирними машинами по 16 кін. сил вона по чергово нагніталася по чавунного трубопроводу діаметром 5,5 метра на висоту 85 м у чавунний фонтан на Благовіщенській площі та у дерев'яну водорозбірну криницю поблизу Мартинівської лікарні. Також був ще один вихід - до будинку генерал-губернатора, де знаходився чавунний резервуар. Всього при першопочатковому облаштуванні було покладено чавунних труб 1,5 км і дерев'яних – 2 км.

При роботі насосів в середньому по 16 годин подання води сягало до 300 куб.метрів води на добу. Обслуговував водопровід Дельвіга тільки верхню, кращу частину міста. Вартість його була – 45 000 рублів сріблом. Утримування його обходилося 4500 рублів сріблом на рік.

В такому вигляді водогін Дельвіга пропрацював до 1872 р., коли були додані два дерев'яних водогони місткістю по 62 куб.м на площах і запасний резервуар на 125 куб.м. З невеликими переобладнаннями водогін Дельвіга обслуговував місто аж до побудови нового, більш потужного водогону вже на початку ХХ сторіччя.

У 1848 р. інженер А.І. Дельвіг залишає Нижній Новгород. У своїх «Споминах» він з цього приводу зазначає: «Урусов совершенно мне опротивел». Він бачив губернатора в ситуаціях, коли останній приймав дари і брав хабарі, а також у мерзенних сценах самодурства. Це і стало причиною рапорту з проханням до уряду перевести А.І. Дельвіга з Нижнього Новгорода куди завгодно. На додаток до цього він не полишав боротьби з казнокрадством, що призвело до гострого конфлікту з губернською владою і тому 3-го грудня 1848 р. А.І. Дельвіг вперше покидає місто [3].

Наказом від 3-го травня 1849 р. барон А.І. Дельвіг був призначений інспектором військових сполучень діючої армії в кампанії проти Угорщини. Під його керівництвом були споруджені міст через ріку Гернат, що біля села Пона та

інші переправи. В червні 1849 р. А.І. Дельвіг брав участь у боях під Вайценом і Дербечином.

Друге повернення до Нижнього Новгорода пов'язане з будівництвом у місті корпусу Маріїнського інституту шляхетних дівчат. Даний інститут було засновано у 1852 році. Це був перший жіночий навчальний заклад Нижнього Новгорода, він належав до системи Відомства закладів імператриці Марії. У 1918 р. ліквідований більшовиками [4-5].

Спочатку, у 1852 р., Інститут розмістився в особняку нижньогородського купця О.Д. Ричіна на Ільїнській вулиці (сьогодні дана будівля є головним корпусом Нижньогородського архітектурно-будівельного університету). У 1858 р. спеціально для Маріїнського інституту шляхетних дівчат на пожертвування нижньогородського дворянства було побудовано нову будівлю на вулиці Жуковській (сьогодні будівля виходить на вулицю Мініна і Верхньо-Волзьку). Проектували будівлю барон А.І. Дельвіг і архітектор М.О. Пахомов. Будівництво велося під наглядом керуючого роботами губернського архітектора Л.В. Фостикова. Інспектувати нову будівлю приїздив з Санкт-Петербурга головний архітектор Відомства закладів імператриці Марії П.С. Плавов. Сьогодні це 3-й корпус Нижньогородського державного технічного університету імені Р.Є. Алексєєва [6].

Третє повернення до Нижнього Новгорода пов'язане із будівництвом залізниці Нижній Новгород - Москва. Як відомо, з початку 60-х років XIX ст. основна діяльність А.І. Дельвіга була пов'язана із залізничним будівництвом. У 1861 р. він був призначений головним інспектором приватних залізниць. За його діяльної участі в ці роки в Росії було побудовано 12 тисяч км залізничних колій, в тому числі і ділянки залізниць в Нижньогородському краї – Орел-Ємець, Ємець-Грязі, Грязі-Борисоглебськ [7].

Після завершення будівництва залізничної магістралі Санкт-Петербург-Москва, усім стало зрозуміло, що в Росію прийшов новий вид транспорту – залізничний, більш потужний і масштабний. А.І. Дельвіг створює одне з акціонерних товариств, щоб будувати залізниці, залучаючи приватний капітал. Він блискуче справився зі своїм першим завданням – будівництвом залізничної колії Москва-Сергіїв-Посад. Ця залізниця вже через рік після початку експлуатації давала прибуток, а через декілька десятирічч започаткувала магістралі на Ярославль і Архангельськ. А.І. Дельвіга помітили, він залишає Товариство, бо його призначають на державну посаду – Головним інспектором і Начальником Управління приватних залізниць [8].

Першою залізничною лінією, яку будував А.І. Дельвіг на посаді головного інспектора стала магістраль Москва-Нижній Новгород. Підприємці безпомилково визначили прибутковий напрямок. А.І. Дельвіг представляв на будівництві інтереси держави, стежив за законністю землевідведення і фінансових операцій, за забезпечення безпеки руху поїздів. Акціонери зобов'язалися відкрити рух поїздів до початку ярмарки 1862 року. Але технічно безграмотні іноземці зробили ряд помилок, вимагали хабарі, відхилили лінію у проектного будівництва залізниці. Насипи місцями були дуже сумнівної міцності, а мости могли не витримати ні ваги поїздів, ні повеней [9].

А.І. Дельвіг пропонував відстрочити пуск лінії, щоб виправити все, що ще можливо було виправити, домагався від підрядників технічно вірних рішень, від яких вони відмовлялися, ніби-то економлячи засоби будівництва. Однак не все було в його силах. Як відомо, перший поїзд з Нижнього Новгорода до Москви зазнав аварії через неполадки на лінії. А.І. Дельвіг з гіркотою описав цю біду у своїх мемуарах, не знімаючи з себе вини, шкодував, що не зміг жорстко проявити свою волю і заборонити експлуатацію залізниці [10].

Безперечно, у корокій статті ми не змогли висвітлити ще низку добрих починань барона А.І. Дельвіга в Нижньому Новгороді. Для цього, в першу чергу, слід ґрунтовно познайомитися з описом Дельвігом багатьох подій, пов'язаних з нижньогородським краєм. І ми це зробимо в майбутньому.

### **Література**

1. Морохин Н. Инженер Андрей Дельви́г / Николай Морохин // Волжская магистраль. – 2009. – 13 март.
2. Дельви́г А.И. Мои воспоминания. – Т.1-4. – Москва, 1912-1913.
3. Найденов А.А. Инженер из рода Дельви́гов / А.А. Найденов // Записки Липецкого областного краеведческого общества. – 1999. – Вып. 2.
4. Снежневский В.И. Нижегородский Мариинский институт благородных девиц: 1852-1902 / В.П. Снежневский. – Нижний Новгород, 1902. – 189 с.
5. Урлина Е.И. Нижегородский Мариинский институт благородных девиц / Е.П. Урлина // Город славы и верности России. – Нижний Новгород, 1996. – С. 67-70.
6. Сорокин В.К. К 150-летию открытия Нижегородского Мариинского института / В.К. Сорокин // Труды НГТУ. – Нижний Новгород, 2003. – Т. 38. – С. 5-8.
7. Котляревский П.Н. Памяти барона Дельви́га / П.Н. Котляревский // Журнал Министерства путей сообщения. – 1887. - № 33.
8. Юбилей 50-летней службы в офицерских чинах сенатора, инженер-генерал-лейтенанта барона А.И. Дельви́га: 19.06. 1880 г. – Санкт-Петербург, 1880.
9. Торжественное собрание членов императорского Русского технического общества, посвященное памяти барона А.И. Дельви́га: 20.01. 1888. – Санкт-Петербург, 1888.
10. Дельви́г А.И. Полвека русской жизни: Воспоминания А.И. Дельви́га: 1820-1870 [В 2-х т.]. Ред. и вступ. статья С.Я. Штрайха. Предисл. Д.О. Заславского. – Москва; Ленинград, 1930. - 600 с.

### **Торохова М.В. Жизнь и деятельность инженера путей сообщения барона А.И. Дельви́га в Нижнем Новгороде (1884-1848 гг.)**

*В статье освещается нижегородский период жизни и деятельности выдающегося русского инженера, барона А.И. Дельви́га. Отражен его вклад в строительство шоссе Нижний Новгород - Москва, сооружение водопровода в городе, ряд других начинаний.*

**Ключевые слова:** инженер, железная дорога, водопровод, Дельви́г, Российская империя

### **Torochova M. V. Life and activity of engineer of ways of report of baron A.I. Delviga in Nizhniy Novgorod (1884-1848)**

*The nizhniynovgorod period of life and activity of the prominent Russian engineer, baron A.I. Delviga is illuminated in the article. His contribution is reflected to building of highway Nizhniy Novgorod is Moscow, building of plumbing in city, row of other undertaking.*

**Keywords:** engineer, railway, plumbing, Delvig, Russian empire

Рецензент: Михайлюк В.П., док. істор. наук, професор.

Стаття подана  
14.03.2012