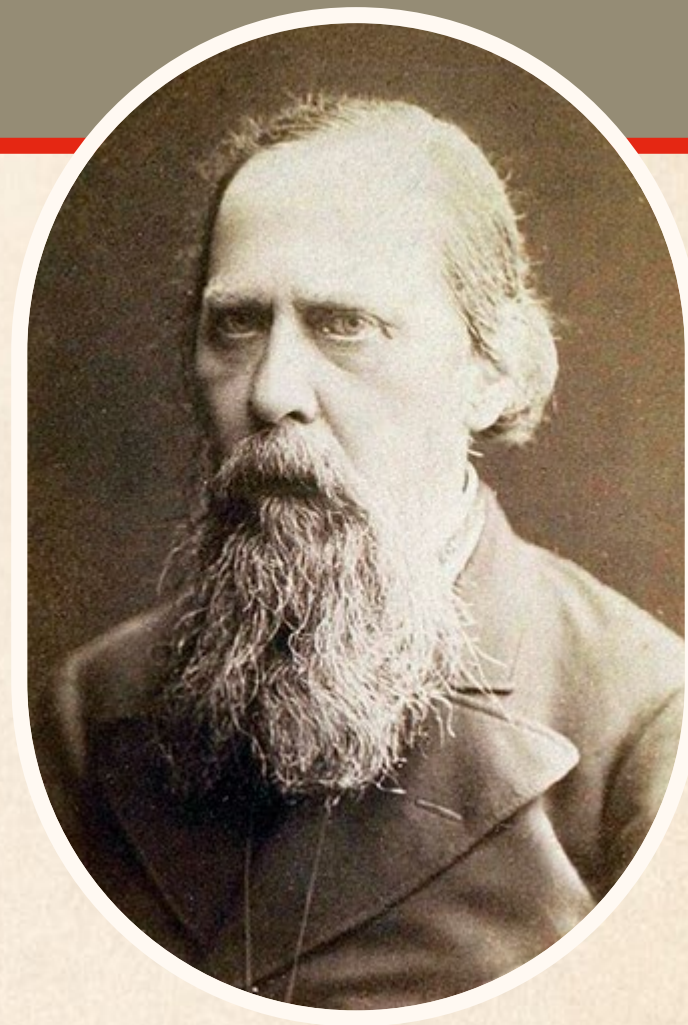


СТАЛЬНОЙ ПУТЬ М.Е. САЛТЫКОВА-ЩЕДРИНА

К 200-ЛЕТИЮ
СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

A handwritten signature in black ink, likely of M.E. Saltykov-Shchedrin, written in a cursive style. The signature is long and flowing, with a prominent horizontal line at the end.



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

**В 2026 году отмечается
200-летие великого
русского писателя-сатирика
Михаила Евграфовича
Салтыкова-Щедрина**



Портрет Е. В. Салтыкова
1776 – 1851



М. Е. Салтыков
1850-е гг.

Родившийся в эпоху конного транспорта, Салтыков-Щедрин уделял внимание в своем творчестве и железным дорогам, которые прочно вошли в российский быт при его жизни.

Михаил Евграфович Салтыков (литературный псевдоним Николай Щедрин) родился 15 (27) января 1826 года в селе Спас-Угол Калязинского уезда Тверской губернии. Был шестым ребёнком потомственного дворянина и коллежского советника Евграфа Васильевича Салтыкова (1776 – 1851).



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ



Здание Вятского
губернского
правления.
Начало XX в.



Огюст
Шарпантье.
Портрет Жорж
Санд. 1838 г.

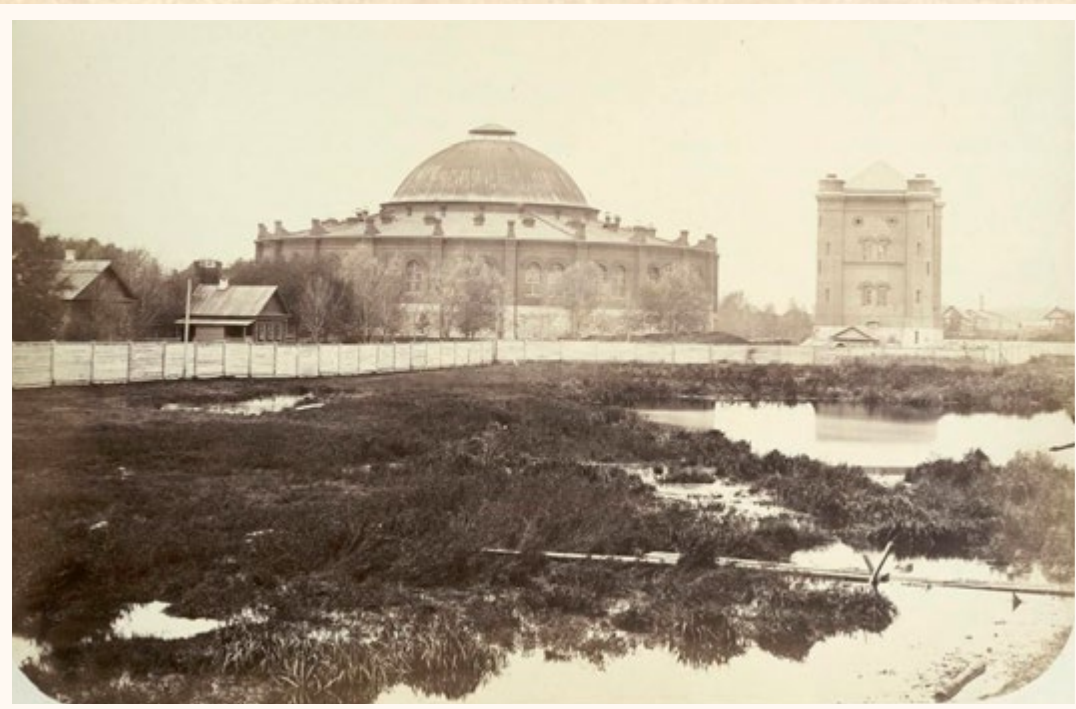
В августе 1845 года Михаил Салтыков был зачислен на службу в канцелярию военного министра и только через два года получил там первое штатное место — помощника секретаря. Литература уже тогда занимала его гораздо больше, чем служба: он не только много читал, увлекаясь в особенности творчеством Жорж Санд (1804-1876) и идеями французских социалистов, таких как Анри-Клод де Рувруа граф де Сен-Симон (1760-1825), Шарль Фурье (1772-1837), Луи Блан (1811-1882), Этьен Кабе (1788-1856) (картина

этого увлечения нарисована им тридцать лет спустя в четвёртой главе сборника «За рубежом»), но и писал — сначала небольшие библиографические заметки, затем и художественные произведения.

28 апреля 1848 года, в связи с обвинениями в неблагонадежности, во многом вызванными отзывом на его сочинения Нестора Кукольника, Салтыков был выслан в Вятку и 3 июля определён канцелярским чиновником при Вятском губернском правлении.



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ



Паровозное
депо в Москве.
Начало XX века.



Е. А. Болтина
(Салтыкова)

В ноябре 1855 года ему разрешено было покинуть Вятку; в феврале 1856 года он был причислен к Министерству внутренних дел, в июне того же года назначен чиновником особых поручений при министре и в августе командирован в Тверскую и Владимирскую губернии для контроля за делопроизводством губернских комитетов ополчения, созданного в 1855 году, в связи с началом Крымской войны.

В январе 1856 года Салтыков приезжает

в Петербург. Железная дорога туда из Москвы была уже открыта. И хотя подробностями своего первого путешествия по железной дороге он не поделился, можно представить, что это техническое чудо его впечатлило. Действительно, и мир, и Россия вступали в совершенно новую эпоху, когда у человека стремительно менялись представления и о пространстве, и о времени.

Весной того же 1856 года Салтыков женился на дочери бывшего вятского вице-губернатора Елизавете Аполлоновне Болтиной (1839—1910).



Паровозное депо в Твери. Начало XX в.



Николаевский вокзал в Петербурге.
Конец XIX в.

Николаевская железная дорога (до 1855 года — Петербурго-Московская) — первая отечественная магистраль, построенная в середине XIX века для обеспечения железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Москвой.

Движение открыто в 1851 году. 8 сентября 1855 года переименована в честь императора Николая I.

Николаевская дорога стала первой двухпутной казённой железной дорогой в Российской Империи и положила начало созданию в государстве железнодорожной сети общегосударственного значения. Протяжённость дороги составила 644 км (604 версты).



Тогда начались проекты самых фантастических концессий. Из Пензы в Наровчат, захватив на дороге Мокшан и Инсар; из Рязани в Михайлов, а там в Каширу, в Алексин, в Белен, в Медынь и т. д. Слышались фразы: вот бы! вот кабы! ну, уж тогда бы! и проч. Но меня так всецело поглотила мысль, зачем я-то, собственно, собрался в Петербург, -- я, который не имел в виду ни получить концессию(...)что даже не заметил, как мы проехали Тверь, Бологово, Любань. С этой же мыслью я очутился утром на дебаркадере Николаевской железной дороги.»

Дневник провинциала в Петербурге (1872)

«Железнодорожная горячка» в России — бум железнодорожного строительства в Российской империи в 1850—1880-х годах. Способствовал активному росту отечественного фондового рынка путём финансирования масштабных инфраструктурных проектов за счёт частных капиталов.

Дневник провинциала в Петербурге (1872)

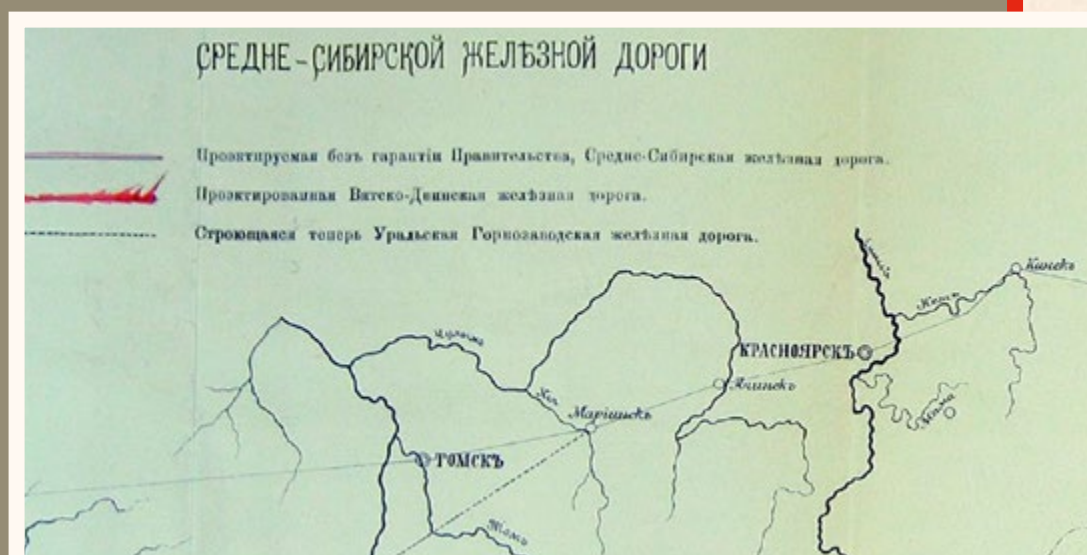
Николаевский вокзал в Петербурге.
Конец XIX в.

В знаменитом сатирическом обзрении «Дневник провинциала в Петербурге» довольно много места посвящено новым предпринимателям, первым русским капиталистам. В этом произведении, как

и в некоторых других, писатель рассказывает о временах «железнодорожной горячки», когда многие пытались получить концессии на строительство железных дорог, причем зачастую с мошенническими целями.



Облигация общества Владикавказской железной дороги на 125 руб. 1885 г.



Фрагмент карты с обозначением планов железнодорожного обхода города Томска. Из книги «О Средне-Сибирской железной дороге». 1878 г.

«Да, это будет — дорога! Надо тебе сказать, что теперь главный торговый центр не в Москве и не в Петербурге, а в Нижнем. Там слияние Оки с Волгой, двух важнейших водных артерий; там ярмарка, где встречаются отдаленный Восток с отдаленным Западом, где можно найти все, чего только пожелаешь(...) Оттуда наконец сибирский тракт. Скоро ли мы дождемся сибирской железной дороги, а оттуда всё везут да везут. Куда? — в Москву, в Петербург?

(...)

А при этом дорога пройдет через мое имение; стало быть, и я останусь не без выгоды. Я, брат, умненько все это подстроил. Сначала Горбатов, потом Муром (питательная ветвь в Арзамас), Темников, Шацк, Спасск-Тамбовский (питательная ветвь в Ардатов), Моршанск... А оттуда сделаю в Харьков. Кроме отправных пунктов, сколько тут по дороге добра найдется!..»

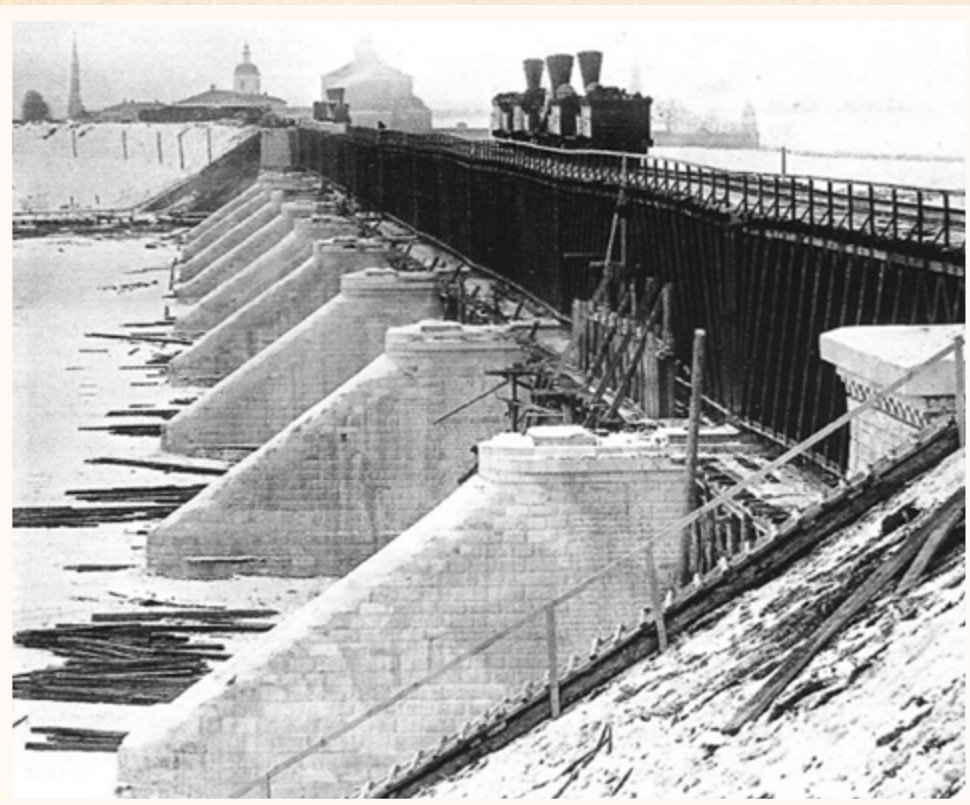
«Пестрые письма» (1886), рассуждения Захара Стрелова

В «Пестрых письмах» сатирически описываются многочисленные проекты (порой совершенно нереалистичные) концессий железных дорог, создававшиеся в 1860-1880-х годах.



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Железная дорога интересовала Щедрина как новая реальность российской жизни, а больше всего его занимало то, как Россия приспособливает «под себя» эту реальность.



Вид Окского
моста. Коломна.
1865 г.



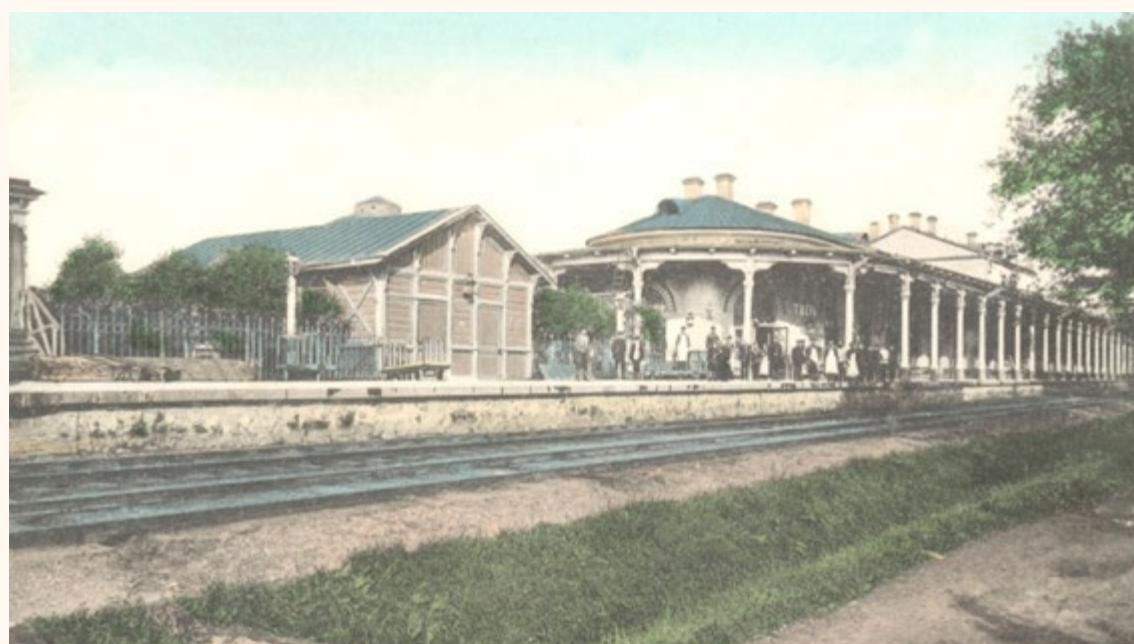
Император
Александр II
(1818-1881)

«Да-с, это точно... чугунки, можно сказать, нонче по Расеи первой сюжет-с... Осмелюсь вам доложить, ездили мы с тятенькой летось в Питер, так они до самого, то есть, Волочка молчали, а как приехали мы туда через девять-ту часов, так словно закатились смеючись».

«Губернские очерки» (1857). Сценка «Что такое коммерция?», реплика Сокурова

«Железные дороги, в надобности коих были сомнения, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для Империи и сделались потребностью общею, желанием общим настоящим».

Александр II



Станция Тверь. Начало XX в.



Вокзал в Рязани Московско-Курской железной дороги. Начало XX в.

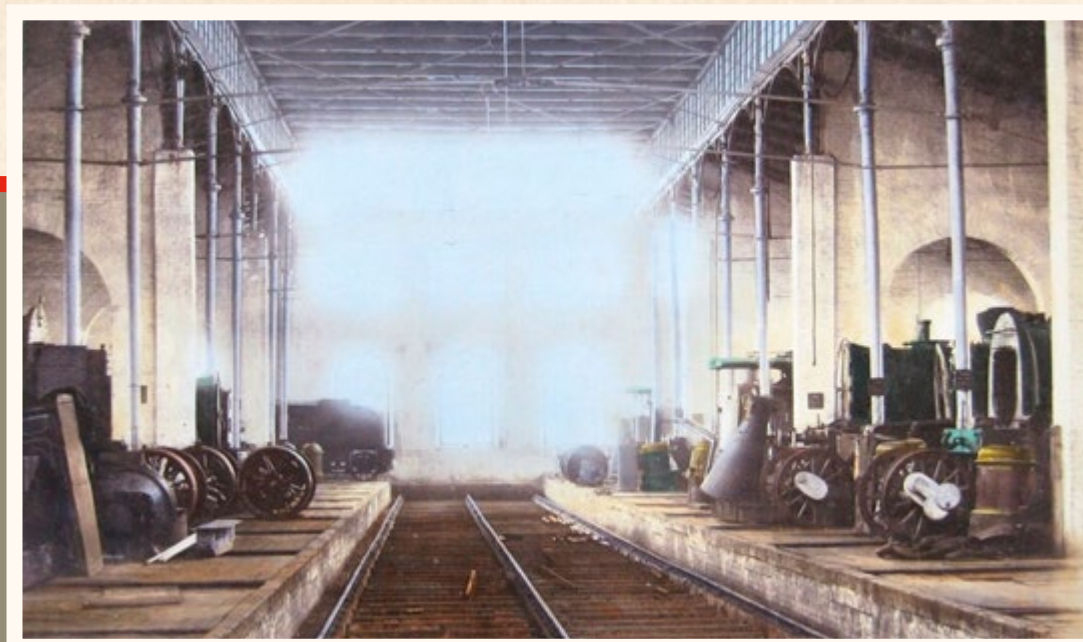
В марте 1858 года Михаил Салтыков был назначен рязанским вице-губернатором, в апреле 1860 года переведён на ту же должность в Тверь. Пишет он в это время очень много: сначала в разных журналах (кроме «Русского вестника» — в «Атенее», «Современнике», «Библиотеке для чтения», «Московском вестнике»), но с 1860 года — почти исключительно в «Современнике».

В феврале 1862 года Салтыков в первый раз вышел в отставку в чине статского советника. Он хотел поселиться в Москве и основать там двухнедельный журнал. Когда ему это не удалось, он переехал в Петербург и с начала 1863 года стал фактически одним из редакторов «Современника».

В ноябре 1864 года он был назначен управляющим Пензенской казённой палатой, два года спустя переведён на ту же должность в Тулу, где получил чин IV класса, а в октябре 1867 года — в Рязань.



Станция Тула. Начало XX века



Паровозные мастерские в Туле. Начало XX века

Через Рязань и Тулу, где служил Салтыков, проходила Московско-Курская железная дорога — казённая железная дорога в России, существовавшая в период с 1866 по 1918 год. Проходила по территории Московской, Тульской, Орловской, Курской, Рязанской губерний. Дорога связывала центр России с юго-восточными районами страны. Московско-Курская железная

дорога, построенная на государственные деньги, в период 1871 — 1893 годы принадлежала акционерному обществу Московско-Курской железной дороги. В 1893 — 1895 годах дорога была объединена с Московско-Нижегородской железной дорогой и Муромской железной дорогой. Управление этой объединённой казённой железной дорогой располагалось в Москве.



Могила
М. Е. Салтыкова-
Щедрина

Тяга Михаила Евграфовича к литературе оставалась прежней, несмотря на службу: как только «Отечественные записки» перешли (с 1 января 1868 года) под редакцию известного поэта Николая Алексеевича Некрасова (1821-1877), Михаил Салтыков стал одним из их самых усердных сотрудников, а в июне 1868 года окончательно покинул службу и занял должность одного из главных сотрудников и руководителей журнала, официальным редактором которого стал десять лет спустя, после смерти Некрасова.



Н. А. Некрасов

Здоровье Михаила Евграфовича в последние годы значительно ухудшилось, еще более на него повлиял запрет «Отечественных записок».

Он умер 28 апреля (10 мая) 1889 года и был погребён 2 (14) мая, согласно его желанию, на Волковском кладбище Санкт-Петербурга, рядом с великим писателем Иваном Сергеевичем Тургеневым (1818-1883).

В 1936 году могила Салтыкова-Щедрина была перенесена на Литераторские мостки в северной части того же кладбища.



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ



Наследие Михаила Салтыкова-Щедрина по-прежнему актуально и интересно читателям. Его произведения и сегодня не устарели, а созданные им типы остаются узнаваемыми. Творчество Салтыкова-Щедрина изучается в школах, вдохновляет на создание спектаклей и фильмов.

Его интерес к теме железных дорог демонстрирует те изменения, которые этот новый вид сообщения привнес в нашу действительность. Говоря, как сатирик, о недостатках, Щедрин не забывал и о положительных сторонах железнодорожного строительства, осознавая важность железных дорог для жизни нашей страны.

Приглашаем за новыми открытиями
в Музей железных дорог России.

ПРИГЛАШАЕМ В МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ



Приглашаем вас посетить Музей железных дорог России. Здесь вы познакомитесь с историей железнодорожного транспорта и увидите уникальные образцы подвижного состава. Узнаете, насколько тесно переплетена история железных дорог с культурной, политической и экономической жизнью нашей страны.

Ждем вас по адресу: Санкт-Петербург,
Библиотечный переулок, д.4, корп.2, стр.1.

Станция метро «Балтийская»

Тел.: (812) 457-23-16