

М.А. Салищев
(Санкт-Петербург, Россия)

ПЕТР АНТОНОВИЧ БОРЕЙША – ОДИН ИЗ СОЗДАТЕЛЕЙ ПЕТЕРБУРГСКОГО МОРСКОГО КАНАЛА

В данной статье исследуется биография инженера путей сообщения, выходящего из белорусских дворян Петра Антоновича Борейши, активно участвовавшего в строительстве первых железных дорог в Российской империи, создании Морского канала в Санкт-Петербурге и реализации других масштабных проектов в конце XIX – начале XX веков.

Среди множества исторических связей, соединяющих Россию и Беларусь, есть, конечно же, немало личных, биографических. Одной из значимых фигур, чья жизнь была тесно связана с обеими странами, был инженер путей сообщения, уроженец Могилевской губернии Петр Антонович Борейша (1833–1904), внесший очень серьезный вклад в создание Петербургского морского канала – важнейшего для города гидротехнического сооружения, а также строительство первых российских железных дорог.

Петр Антонович Борейша родился в 1833 году в Могилевской губернии и принадлежал к потомственному дворянству. Сам род Борейш, как и значительная часть белорусского дворянства, имел польско-литовские корни, но на территории нынешней Беларуси проживал давно, еще с тех времен, когда эти земли относились к Речи Посполитой (польско-литовскому федеративному государству) [1, с. 4; 4, с. 11–14]. Точное место рождения Петра Антоновича неизвестно; возможно, он родился в деревне Петрыги, принадлежавшей его семье (сейчас это Метиславский район Могилевской области).

Получать образование Борейша отправился в Петербург, тогдашнюю столицу Российской империи, где поступил в Институт инженеров путей сообщения (сейчас – Петербургский государственный университет путей сообщения). Скорее всего на выбор специальности повлияло то, что инженером-путейцем был и его отец, Антон Бонифатьевич [2, с. 11–12]. В 1853 году Петр Антонович окончил институт с чином поручика [9, с. 446]. Здесь необходимо пояснить, что первые высшие технические учебные заведения в России имели военно-инженерный профиль, и по их окончании выпускники получали еще и офицерские звания, хотя к этому времени уже далеко не всегда избирали военную карьеру, все чаще обращая внимание на гражданские сферы применения своих навыков.

В это время в Российской империи начинался всплеск железнодорожного строительства. В 1837 году появилась первая в стране железная дорога, связавшая Петербург с Царским селом, в 1848 году открылась Варшавско-Венская линия, а в 1851 году – линия, связавшая Петербург с Москвой, шло интенсивное строительство и в других частях империи. Немаловажно было и то, что участие в строительстве железных дорог в те времена нередко сопровождалось серьезными заработками. Так что неудивительно, что в итоге П.А. Борейша, прослужив несколько лет военным инженером в 12-м округе путей сообщения¹ [9, с. 446], обратил внимание именно на эту сферу.

Известно, что он в 1850-е – 1860-е годы принимал участие в сооружении сначала Рижско-Динабургской, а затем Рязско-Моршанской железнодорожных линий, где зарекомендовал себя наилучшим образом, и в 1869 годы его пригласили уже на должность главного инженера строящейся Рыбинско-Бологовской железной дороги, одной из наиболее перспективных в стране. Летом 1870 года первая очередь железной дороги протяженностью около 280 верст была введена в строй. Чтобы ускорить запуск железной дороги в эксплуатацию, под руководством Борейши был сооружен временный наплавной мост через реку Волгу на участке между городами Мышкиным и Мологой [5]. Впрочем, и введение в строй постоянного моста не заставило себя ждать и было осуществлено в 1871 году.

Глубоко интересуясь в этот период состоянием железнодорожного дела в России, Борейша стремился участвовать и в решении текущих проблем, существовавших в этой сфере. Поскольку в тот период в страну ввозилось множество иностранных вагонов разных типов, не всегда соответствовавших российским климатическим условиям, Петр Антонович в 1871 году опубликовал специальную работу «Новый способ отопления и вентилирования вагонов», в которой, в частности, предложил новую конструкцию печей для железных дорог [3].

После ввода в эксплуатацию Рыбинско-Бологовской линии П. А. Борейша возглавил строительство еще одной, Моршанско-Сызранской железной дороги, на которой в 1872–1874 годах также занимал пост главного инженера. В ходе строительства Борейша принял решение сделать ставку на молодых российских инженеров, для многих из которых эта работа стала исключительно ценным опытом. В октябре

¹ 12-й округ путей сообщения располагался на западе Российской империи, управление округа находилось в Ковно (сейчас – Каунас, Литва).

1874 года первый поезд из Моршанска, преодолев 485 верст, успешно прибыл на конечный пункт – станцию Батраки [1, с. 4–19]. Окончание строительства этой линии имело важное экономическое значение, так как после ее открытия центральные губернии Российской империи впервые получили возможность непрерывного железнодорожного сообщения с территориями Поволжья, богатыми хлебом.

Вскоре после этого Петр Антонович, уже получивший известность как талантливый организатор в сфере сооружения и обустройства железных дорог, переехал в Санкт-Петербург, где начал заниматься предпринимательской деятельностью, связанной с производством различных строительных работ. С 1879 года он приобрел ежегодное свидетельство петербургского купца 1-й гильдии [8, с. 8].

Вообще следует отметить, что после реформ 1860-х – 1870-х годов, когда в России началось развитие капитализма, на предпринимательскую сферу обратили внимание многие представители дворянства. После отмены крепостного права доходность традиционных дворянских имений резко упала, возросла конкуренция представителям высшего сословия и на государственной службе. В то же время под воздействием развития в стране капиталистических отношений прибыльность предпринимательской деятельности существенно возросла. Одновременно происходило и снижение роли дворянской сословной морали, не одобрявшей для представителей высшего сословия иных занятий, кроме военной или гражданской службы. Осознавая невозможность сохранения прежнего образа жизни, наиболее социально мобильная и экономически активная часть дворян обратила внимание на коммерческую сферу. Подобным образом поступил и П.А. Борейша.

В это время в Петербурге начинался осуществляться проект строительства Морского канала – искусственного фарватера в Невской губе, проходящего от устья реки Невы до южного побережья Кронштадта. Важность это сооружения для города была очень велика. Особенность ситуации заключалась в том, что до строительства Морского канала судоходство от Кронштадта до Петербурга было крайне затруднено – их соединял лишь неудобный мелководный фарватер. Крупные суда с большой осадкой, приходящие в Петербург со стороны Балтийского моря, практически не имели возможности разгружаться в российской столице. В силу этого они доходили лишь до Кронштадта, после чего товары перегружались на плоскодонные суда и только после этого доставлялись в Петербург. Такое положение затрудняло доставку грузов и делало ее гораздо дороже. Стоимость перевозки грузов из Кронштадта в Петербург иногда приближалась к стоимости его доставки из Лондона до Кронштадта [10, с. 15].

Необходимость углубления фарватера и устройства нового торгового порта были очевидны, но сложность предстоящих работ долго мешали приступить к их реализации. Наконец, осуществление проекта согласился взять на себя известный петербургский инженер и предприниматель Николай Иванович Путилов, основатель Путиловского машиностроительного завода. В 1877 году начались строительные работы.

Учитывая их сложность и объем, Путилову вскоре понадобилась поддержка, и в 1878 г. его компаньоном согласился стать как раз Петр Антонович Борейша.

Примерно в это же время к ним присоединился еще один инженер, Сергей Павлович Максимович [9, с. 446].

Дноуглубительные работы производились с помощью девяти кораблей-земснарядов, всего же к работам было привлечено 59 судов, способных поднимать со дна и перевозить более 1000 м³ грунта в час. Для защиты канала от неблагоприятных природных воздействий и разрушения с обеих сторон от него возводились специальные дамбы. В качестве основания дамб были использованы около десяти тысяч свай, забивавшихся в дно Финского залива. Пространство между ними заполнялось щебнем и землей [10, с. 16].

Вскоре после начала строительства выяснилось, что правительство, обещавшее выделить Путилову деньги и оказать содействие, не выполнило своих обязательств – против него вели интриги владельцы плоскодонных флотилий и невыхских пристаней, которым сооружение канала и порта грозило убытками. Путилов был вынужден вести строительство на собственные средства, однако не отказался от него, понимая его большое общегосударственное значение. Тяжелый ход работ подорвал здоровье Путилова, и в 1880 г. он скоропостижно скончался, не дожив до их окончания.

Тогда руководство строительством взяли на себя Петр Антонович Борейша и его более молодой компаньон Сергей Павлович Максимович. Именно они все же довели проект до завершения. Летом 1882 года была введена в эксплуатацию первая очередь канала, а полностью строительство было завершено в 1885 году. Канал имел глубину около 7 м, ширину 64–106 м и длину 29,6 км. В ходе работ со дна Финского залива было извлечено около 8 млн м³ грунта [10, с. 17]. Столица Российской империи стала полноценным морским портом и получила мощный импульс для экономического развития. По случаю ввода канала в строй Министерством путей сообщения была выпущена памятная открытка с фотографиями его главных строителей, среди которых, разумеется, был и П.А. Борейша [5].

При этом нужно отметить, что на завершающем этапе строительства канала выгоды от участия в нем значительно превысили для Петра Антоновича издержки. Вместе с Максимовичем Борейша организовал продажу извлеченных со дна Финского залива песка и глины, которые были крайне востребованы в интенсивно застраивавшемся в тот период Петербурге, что принесло им серьезные доходы. Известно, что Петр Антонович Борейша содержал в городе контору для производства строительных работ и продажи песка на Малом проспекте Васильевского острова, а также склад песка и глины на наб. р. Фонтанки [8, с. 8].

Успешная реализация проекта Морского канала в Петербурге обеспечила для Борейши статус одного из самых востребованных в стране специалистов по морским строительным работам. В дальнейшем Петр Антонович в качестве подрядчика продолжал заниматься строительством во многих крупных морских портах Российской империи.

Так, с 1890 года Борейша курировал сооружение в Либаве (сейчас – Лиепая, Латвия) новой крупной базы для российского флота на Балтийском море, созданию которой российское правительство придавало в то время особое значение. Руко-

водство проектом Петр Антонович осуществлял вместе с С.П. Максимовичем, с которым они продолжали тесное сотрудничество и после ввода в строй Морского канала в Петербурге. К 1893 г. было успешно завершено строительство аванпорта (передовой части порта, вынесенной в море). Участвовали Борейша и Максимович в работах в порту Либавы и в дальнейшем. В частности, известно, что в 1895 г. они выиграли подряд на сооружение в порту сухого дока [7, 1997. № 2, с. 17; 1998. № 1, с. 9–12].

Из других крупных проектов, которые были осуществлены при участии П.А. Борейши на рубеже XIX и XX веков, можно отметить сооружение сухих доков в Порт-Артуре, а также строительство кронштадтских фортов «Тотлебен» и «Обручев» (изначально форты «А» и «В»), ставших последними и самыми современными в системе Кронштадтской крепости, хотя в строй эти форты были введены уже после смерти Петра Антоновича. При этом география его деятельности отнюдь не исчерпывалась данными проектами. Так, известно, например, что Борейша принимал участие также в работах на Очаковском канале, в Николаевском и Мариупольском торговых портах [5; 6, Ч. 1. с. 202].

К концу жизни Петр Антонович стал очень состоятельным человеком, но это время оказалось омрачено для него тяжелой личной трагедией. В мае 1896 г. в возрасте 19-ти лет в результате болезни скончалась его единственная дочь Мария. Жена Екатерина Андреевна не смогла перенести этой утраты и умерла несколько месяцев спустя. Сам Петр Антонович ненадолго пережил свою семью. Инженер путей сообщения, действительный статский советник Петр Антонович Борейша скончался в гостиничном номере в Петербурге в январе 1904 года от сердечного приступа. Он был погребен в семейной усыпальнице в родовом имении своей жены, деревне Лъзи под Новгородом, где проживал в последние годы. К сожалению, вскоре после Октябрьской революции усыпальница была разорена, а могилы Петра Антоновича и его семьи утрачены.

В память о своей дочери П.А. Борейша завещал открыть в Лъзях женскую школу, готовившую преподавателей для сельских училищ. Школа, получившая название Мариинской и расположившаяся в специально построенном большом двухэтажном каменном здании, открылась в 1904 году и успешно действовала до революции [4, с. 15–16; 5].

Биография Петра Антоновича Борейши демонстрирует нам яркий пример географической и социальной мобильности представителей белорусского дворянства в последние десятилетия существования Российской империи и тот факт, что наиболее предприимчивые выходцы из его среды не оставались в стороне от тенденций того времени и активно участвовали в экономической жизни страны, в том числе и за пределами своего региона.

Список литературы

1. Авдонин Е.В. Господа инженеры / Е.В. Авдонин. – Пенза, 2011. – 96 с.
2. Биографии инженеров путей сообщения / сост. С.М. Житков. – СПб., 1889. – Вып. 1. – 127 с.

3. Борейша, П.А. Новый способ отопления и вентилирования вагонов / П.А. Борейша. – СПб., 1871. – 9 с.

4. Вейтбрехт Е.А. Душа моя – элизиум теней / Е.А. Вейтбрехт. – СПб., 2009. – 272 с.

5. Герасимов, В. Забытая усадьба забытого инженера / В. Герасимов // Моя Вишера: краеведческая газета. Малая Вишера, 2011. – № 41.

6. Железнодорожный ежегодник: справочная книга для железнодорожников. Год 1905-й / сост. Н. Ермилов. – СПб., 1905. – 132 с.

7. Кондратенко, Р.Б. Военный порт императора Александра III в Либаве / Р.Б. Кондратенко // Исторический альманах «Цитадель». – СПб., 1997. – № 2. – С. 7–17; 1998. – № 1. – С. 9–18

8. Справочная книга о лицах с.-петербургского купечества и других званий, получивших в течение времени с 1 ноября 1888 по 1 февраля 1889 г. свидетельства и билеты по 1 и 2 гильдиям на право торговли и промыслов. – СПб., 1889. – 826 с.

9. Строители с.-петербургского Морского канала // Всемирная иллюстрация. – СПб., 1885. – Т. 33, № 855. – С. 446.

10. Усанов, Б.П. Диалог города с морем / Б.П. Усанов. – Л., 1989. – 31 с.