
Инженер К.О. Де-Скροховский: консерватор против бюрократии

Александр Котов

Engineer K.O. De-Skrokhovsky: conservative versus bureaucracy

Alexander Kotov

(Saint Petersburg State University, Russia)

DOI: 10.31857/S2949124X2305005X, EDN: OVOJIG

Современные исследователи практически не вспоминают про инженера Константина Осиповича Де-Скροховского (1836–1906), активно участвовавшего в пореформенное время в дискуссиях об экономическом развитии, железнодорожном деле¹ и борьбе с католицизмом². Внимание историков привлекли лишь его отношения с кн. В.П. Мещерским³ и Государственным контролем⁴. Между тем анализ «интеллектуальной биографии» этого деятеля позволяет лучше понять особенности русского консерватизма и правых салонов второй половины XIX в.

О происхождении и начале карьеры Де-Скροховского известно немного. Судя по представленной им в 1901 г. в МВД автобиографии, он родился 6 сентября 1836 г. в Волынской губ.⁵, воспитывался в петербургском батальоне военных кантонистов и затем поступил на службу кондуктором 2-го класса в Санкт-Петербургскую инженерную команду. В 1854 г. его перевели в Варшавскую инженерную команду, в 1859 г. — в Управление начальника инженеров 1-й армии. В том же году он уволился по болезни и вышел в отставку без воинского чина⁶.

© 2023 г. А.Э. Котов

Статья подготовлена при поддержке Российского научного фонда, проект № 22-28-01267 «Частный капитал или государство? Общественная дискуссия о путях экономического развития России (вторая половина 1870-х — первая половина 1890-х гг.)».

The study was supported by the research grant № 22-28-01267 «Commercial capital or the state one? Public debate about the path of Russia's economic development (second half of the 1870s to first half of the 1890s)» of the Russian Science Foundation.

¹ Подробнее о них см.: *Степанов В.Л.* Государство или частный капитал? Дискуссии в печати о реформировании железнодорожного хозяйства России в середине 1870-х — начале 1890-х гг. // *Российская история.* 2021. № 3. С. 51–69; *Фёдоров Д.А.* Дискуссия о «железнодорожном вопросе» на страницах периодической печати (1864–1878 гг.): провинциальный «Киевлянин» и русская публицистика // *Новое прошлое / The New Past.* 2021. № 4. С. 124–141.

² О весьма своеобразных религиозных воззрениях Де-Скροховского см.: *Котов А.Э.* Консервативный антиклерикализм инженера Де-Скροховского // *Новое прошлое / The New Past.* 2023. № 2. С. 108–119.

³ *Черникова Н.В.* Портрет на фоне эпохи: князь Владимир Петрович Мещерский. М., 2017. С. 299–300.

⁴ *Малахов А.* Заклеймённые надзором // *Деньги.* 2006. № 10. С. 83–88.

⁵ Т.И. Филиппов, представляя его 15 апреля 1885 г. И.П. Корнилову, писал, что он галичанин (*Дмитриев А.П.* «Случаям единомыслия бываю всегда рад...»: Переписка Н.П. Гилярова и Т.И. Филиппова // *Историко-философский ежегодник.* 2008. М., 2009. С. 358).

⁶ РГИА, ф. 776, оп. 14, 1901 г., д. 17, л. 5.

Ещё находясь на военной службе, Де-Скροховский участвовал в строительстве Петербургско-Варшавской железной дороги, находившейся в ведении Главного общества российских железных дорог, а с 1862 г. состоял на ней начальником инженерной дистанции. В 1869 г. он запатентовал в Департаменте торговли и мануфактур свой станок для зарубки (специальной затёски верхней стороны) шпал, после которой уложенные на них рельсы имели небольшой уклон внутрь колеи⁷. На московской политехнической выставке 1873 г. Де-Скροховский совместно с инженерами Мицкевичем и Бочковским представил «образчик сваренной литой английской стали со сталью и с железом», а также «способ закалки инструментов для обтачивания самой твёрдой стали и белого чугуна»⁸. Сколотив состояние в 100 тыс. руб., Константин Осипович в середине 1870-х гг. решил заняться железнодорожными подрядами, и, получив некоторый опыт в России, добился концессии в Швеции, но не смог реализовать облигации и понёс большие убытки⁹.

В начале 1880-х гг., сблизившись с товарищем государственного контролёра Т.И. Филипповым, Де-Скροховский вступил в схватку с Главным обществом российских железных дорог и Министерством путей сообщения (МПС). Тогда же ему удалось заручиться поддержкой министра императорского двора гр. И.И. Воронцова-Дашкова, для которого инженер дважды составлял записки о том, «в какой степени Главное общество пользуется покровительством в высших административных сферах, помогающих ему продолжать на законной почве борьбу с правительством и государственными интересами». При этом критикой руководства МПС их автор не ограничивался. «Только убедившись в неуклонном стремлении Вашего сиятельства к содействию царю в ограждении государства от хищений, — писал он графу, — а равно пользуясь лестным вниманием, с которым Ваше сиятельство выслушивает мои заявления, я позволяю себе коснуться в этом письме деятельности Комитета министров в деле Главного общества в полной уверенности, что Ваше сиятельство простит меня за смелость порицать направление такого высокого учреждения». По оценке Константина Осиповича, «ежегодная утайка причитающихся казне сборов» и манипуляции с тарифами обошлись империи в 25–30 млн руб. Но особое внимание он обращал на «захват» Николаевской железной дороги, которая «давно уже подлежала и подлежит возврату в казну»¹⁰.

⁷ Свод выданных в России привилегий по департаменту торговли и мануфактур. 1869 г. СПб., 1870. С. 136–138. Процедура эта даже на Западе в то время выполнялась вручную, причём не всегда удавалось достичь нужного уклона на всём протяжении пути, что являлось одной из причин железнодорожных катастроф. Изобретённый Де-Скροховским механизм «при простоте и прочности конструкции, лёгкости при переноске, а главное, при достижении почти математической точности в работе, без увеличения её стоимости» позволял за 10 минут обработать 15 шпал (Станок Де-Скροховского для зарубки шпал. СПб., 1881. С. 1–7). Изобретатель сумел продать его правлениям нескольких частных железных дорог (Козлово-Воронежско-Ростовской, Фастовской и др.), однако повсеместного распространения новинка не получила (РГИА, ф. 445, оп. 1, д. 234; ф. 338, оп. 1, д. 6091).

⁸ Олонецкие губернские ведомости. 1873. 13 января. № 4. С. 34.

⁹ *Пороховицков А.* От издателя // *Де-Скροховский К.О.* От мрака к свету, или Папство и славянский мир. СПб., 1900. С. IV.

¹⁰ РГИА, ф. 919, оп. 2, д. 2559, л. 3–7; *Пороховицков А.* Указ. соч. С. II–V. Позднее в открытом письме кн. Мещерскому Де-Скροховский уверял, что его действия являлись откликом на Манифест 29 апреля 1881 г.: «При восшествии на престол государь император призывал всех своих верных подданных к единодушной борьбе с хищением, которое за предшествовавшую четверть века развилось до небывалых, угрожающих размеров. На этот призыв я отвечал тем, что поверг

Через гр. Воронцова-Дашкова записки Де-Скροховского попадали к Александру III, а тот передавал их на рассмотрение государственному контролёру Д.М. Сольскому¹¹. Для контрольного ведомства, где с 1881 г. функционировало Отделение железнодорожных дел (превратившееся летом 1884 г. в Железнодорожный отдел с правами ревизионного департамента), это было как нельзя кстати, поскольку явно способствовало усилению его влияния в данной сфере. Вскоре начались проверки действий Главного общества по эксплуатации Николаевской дороги. Так, в 1884 г. комиссия под председательством генерал-лейтенанта А.А. Серебрякова (непременного члена Совета министра путей сообщения и руководителя его административного отдела) пришла к заключению, что «государственное казначейство недополучило с Главного общества из доходов Николаевской линии свыше 23000 000 руб.»¹². В мае 1885 г. по совместному докладу министров финансов и путей сообщения император созвал Особую комиссию во главе с Е.П. Старицким, включив в неё членов Государственного совета Д.Г. фон Дервиза, В.М. Маркуса и Э.В. Фриша, сенатора И.Я. Голубева и обер-прокурора соединённого присутствия Первого и кассационных департаментов Правительствующего Сената Н.А. Неклюдова. Проведённая ею в 1885–1887 гг. ревизия установила, что общий ущерб достигал 30 млн руб., но в итоге большинство членов, учитывая давность многих распоряжений, высказались за взыскание с Главного общества 13 млн 749 тыс. руб., которые были признаны израсходованными неправильно. Комитет министров по рекомендации Сольского увеличил эту сумму до 16 млн 235 тыс. руб.¹³ Главное общество сначала намеревалось судиться, но осенью 1887 г. согласилось вернуть в казну 15 млн руб. при условии сохранения за ним управления Николаевской дороги до 1900 г. Договор, составленный на этих условиях, царь утвердил 7 июля 1891 г., но ещё в январе 1888 г. 15 млн руб. были возвращены правительству¹⁴.

Тем временем, пока Комиссия Старицкого ещё заседала, Де-Скροховский развернул кампанию в печати. В ноябре 1885 г. на страницах аксаковской «Руси» появилась его статья «Железнодорожные “хищения”», рассказывавшая о злоупотреблениях, допущенных будто бы в ходе разработки тарифов Николаевской железной дороги комиссией под председательством товарища министра путей сообщения А.Я. Гюббенета при непосредственном участии директоров Департамента железных дорог Д.И. Журавского и В.В. Салова. Автор заявлял: «Служители “хищения и неправды”, на борьбу с которыми призывало с высоты престола царское слово, выработали уже прекрасное правило — прятаться за специально назначенные комиссии в тех случаях, когда нельзя более скрывать

к стопам моего всемилостивейшего и правосудного государя записку, в которой изложены были бесчисленные злоупотребления в хозяйстве и управлении Главного общества российских железных дорог, совершавшиеся при попушении и даже деятельном участии чинов Министерства путей сообщения» (Гражданин. 1888. 28 октября. № 300. С. 3).

¹¹ Пороховщиков А. Указ. соч. С. III–IV.

¹² Всеподданнейший отчёт государственного контролёра за 1884 год. СПб., 1885. С. 133.

¹³ Всеподданнейший отчёт государственного контролёра за 1885 год. СПб., 1886. С. 132–133; Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 3. СПб., 1902. С. 150–151; Фурсов В.Н., Тестов В.Н. Из истории выкупа линий Главного общества российских железных дорог в 90-х гг. XIX в. // Берегиня. 777. Сова: общество, политика, экономика. Научный журнал (Воронеж). 2013. № 2(17). С. 18–21; Пороховщиков А. Указ. соч. С. II–V. Правда, фон Дервиз считал бесспорным лишь начёт 1 млн 289,5 тыс. руб.

¹⁴ Кислинский Н.А. Указ. соч. Т. 3. С. 151–155.

возмутительных злоупотреблений, производимых с ведома, а частью при содействии лиц, назначаемых для наблюдения государства»¹⁵.

Министр путей сообщения К.Н. Посыет, возмущённый данной публикацией, отправил И.С. Аксакову письмо, в котором утверждал: «Вы введены в заблуждение, и я считаю моим нравственным долгом раскрыть Вам глаза как относительно гг. Салова и Журавского, так и относительно автора статьи г. Скроховского. Смею Вас уверить, что это вполне грязная личность, ведущая низкую подпольную борьбу против Главного общества [российских железных дорог] и против Министерства путей [сообщения], вследствие мотивов совершенно низменных, личных, не имеющих ничего общего ни с патриотизмом, ни с защитой государственных интересов»¹⁶. Однако редактор «Руси», ссылаясь на представленные Де-Скроховским «нравственные гарантии своей личности со стороны лиц высокопоставленных и известных своей безупречной честностью» и на «неопровержимые подлинные официальные документы, подтверждающие каждое его слово», напомнил, что «на все самые подробные и документальные разоблачения министерство не отвечало никогда ни одним серьёзным печатным опровержением, а постоянно пряталось под защиту литературной полиции». Со своей стороны, Аксаков демонстрировал готовность к диалогу: «Обладая всеми данными из подлинных дел при широкой возможности восстановить истину посредством “Правительственного вестника” или любой из русских газет, Вы могли бы восстановить репутацию затронутых лиц одним простым печатным сообщением. Позвольте мне открыть Вам страницы “Руси” для всякого подобного опровержения и указать Вам на прекрасный пример Министерства финансов, которое не считает для себя унизительным вступать в полемику с частным журналистом»¹⁷.

Чиновники, видимо, понимали, что публичная дискуссия не прекратит, а лишь усилит скандал, и не спешили в неё ввязываться. Де-Скроховский же, не встречая отпора, критиковал уже не отдельные нарушения, а системные недостатки в управлении железными дорогами. В 1886 г., рассматривая в брошюре внесённый в Государственный совет законопроект, он отмечал «стремление инженеров путей сообщения к полнейшему произволу и бесконтрольности в действиях и распоряжениях казёнными суммами и участью эксплуатируемых казною железных дорог»¹⁸ и упрекал их в намерении создать «государство в государстве». По его словам, «первой заботой инженеров путей сообщения, сплотившихся во Временном управлении казённых железных дорог, является стремление создать по возможности большее число должностей с громадным казённым содержанием и всеми преимуществами государственной службы — для своей корпорации»¹⁹. Руководствуясь исключительно ведомственными соображениями, МПС «содействовало... установлению тарифов во вред интересам русской промышленности и торговле, а на пользу иностранцев, под руководством прусского подданного Перля, тарифного агента Главного общества

¹⁵ Русь. 1885. № 22. 30 ноября.

¹⁶ Позднее оно было восстановлено неизвестным лицом для Филиппова по памяти: ГА РФ, ф. 1099, оп. 1, д. 497, л. 1.

¹⁷ Там же, л. 1 об.-2.

¹⁸ Д. Скроховский [К.О.] Записка по поводу внесённого на утверждение Положения об управлении казёнными железными дорогами. СПб., 1886. С. 1.

¹⁹ Там же. С. 4.

российских железных дорог»²⁰. Практиковавшееся «искусственное уменьшение расходов эксплуатации» приводило ко множеству «неделок» при строительстве магистралей, а их исправление обходилось затем ещё дороже. Между тем все эти «громадные расходы нисколько не гарантируют безопасность движения по дорогам, сооружаемым Управлением казённых дорог»²¹.

В августе 1887 г. Де-Скroxовский выпустил под псевдонимом «Непримиримый» брошюру «Причины нашего государственного кризиса», направленную непосредственно против Посьета. Впрочем, её авторство не составляло секрета. Отталкиваясь от слов Н.Х. Бунге о «всеобщем застое в промышленности и торговле, общем безденежье, значительном уменьшении доходов и помещиков, и крестьян, ослаблении спроса на произведения обрабатывающей промышленности и сокращении потребления»²², публицист утверждал, что «все невероятные финансовые потери государства, беспорядки и злоупотребления на наших железных дорогах происходят исключительно по вине Министерства путей сообщения»²³. Оно изображалось словно «какой-то вертеп своеобразных личностей, соединяющих в себе представителей правительства одновременно с представителями самых отчаянных аферистов, не имеющих ни нравственных, ни материальных, ни общечеловеческих качеств, а лишь единственно представление о необходимости достигнуть в самоскорейшем времени колоссальной фортуны, не останавливаясь ни перед чем и не брезгуя никакими средствами»²⁴.

Явно намекая на деятельность комиссии Старицкого, Де-Скroxовский упоминал про «официальные расследования последнего времени», которые «доказали вполне преступность представителей Министерства путей сообщения во всех железнодорожных вопросах, соединённых с обкрадыванием казённого сундука». И всё это прикрывалось будто бы лично Посьетом — человеком «происхождения иностранного, для которого честь и благосостояние России совершенно безразличны», а значение имеет лишь сохранение должности²⁵. Именно этим объяснялось то, что «нынешний министр путей сообщения не привлекает тоже к ответственности тайных советников: Салова, Журавского и прочих правительственных директоров, содействовавших Главному обществу российских железных дорог во всех злоупотреблениях и хищениях казённых сумм, превысивших 25 миллионов — в надежде на скорую и почётную их смерть, или оставление службы в министерстве — не переставая при этом делать повышения по службе этим лицам»²⁶. Более того, «консервативный» публицист пришёл к убеждению, что «русское чиновничество, преимущественно путей сообщения, составляет из себя корпорацию в роде еврейского кагала! Стоит только кого-нибудь одного из них уличить в воровстве или каком-нибудь ином преступлении, чтобы все представители зелёного канта ошетинились против обличителя и приняли сторону своего товарища». Однако о тех, кто переходил в акционерные компании и другие ведомства, Де-Скroxовский отзывался гораздо снисходительнее: «Хотя, поступая на службу частных обществ, они не перестают числиться при Министерстве путей сообщения, но лишь немногие

²⁰ Там же. С. 30.

²¹ Там же. С. 38, 42.

²² *Непримиримый*. Причины нашего государственного кризиса. М., 1887. С. 1.

²³ Там же. С. 14.

²⁴ Там же. С. 3.

²⁵ Там же. С. 7–8.

²⁶ Там же. С. 16.

из них остаются верными традициям этого министерства, основанным на хищениях. Частные железнодорожные общества, а равно и Государственный контроль, имеют в своём составе весьма много способных, трудолюбивых и безусловно честных инженеров путей сообщения»²⁷.

Впрочем, коррумпированные бюрократы легко находили общий язык с предпринимателями. Неудивительно, что недостатки и упущения обнаруживались «лишь на тех дорогах, на которых была произведена по высочайшему повелению ревизия, вызванная всегда частной инициативой и частными жалобами»²⁸. Неизбежные же при таких порядках катастрофы списывались на стихийные бедствия. «С каждой новой постройкой, с каждым новым десятком вёрст проложенных рельс мы видим явления природы одно другого удивительнее, — иронизировал Константин Осипович. — На Полесских дорогах, только что выстроенных, вешние воды смывают мосты и насыпи, благоразумно оставляя в покое Жабинско-Пинскую дорогу, построенную в той же местности военным ведомством. На Екатерининской дороге небольшое землетрясение (в Италии) разрушает не законченное ещё паровозное здание и давит рабочих»²⁹.

Жалуясь на то, как трудно в России бороться «с крупными хищениями, в которых почти всегда замешаны и участвуют административные лица, скрывающие друг друга, друг другу содействующие, преследующие совместно общими силами обличителей, скрывающие истину от царя и вводящие его в обман»³⁰, Де-Скroxовский видел в этом «причину отвращения к России даже Болгарии», не пожелавшей «добровольно подчинить себя произволу русского чиновника» — «паразита, умножающегося в ужасающих размерах, присасывающегося к каждой здоровой части государственного организма, внося в неё яд и разложение». Схожие настроения наблюдались, по его мнению, и на окраинах, где «непримиримая ненависть поляков и других наших инородцев к России имеет своим источником *единственно* — безнравственность, произвол и безнаказанность чиновничества за явные и крупные хищения»³¹.

Ещё сильнее «национальные» аргументы звучали в появившейся в конце 1887 г. брошюре «Наши железнодорожные и таможенные болячки, или Голос вопиющего в пустыне». Псевдоним «Непримиримого» получил в ней французское звучание — *Implacable*. Теперь, помимо привычных заявлений о том, что «хищение, взяточничество и неправда, вызванные безнаказанностью чиновников, составляют почти синонимы некоторых правительственных учреждений», и прежде всего МПС³², Де-Скroxовский обрушился на недоверие бюрократии к инициативе коммерсантов, в чём он усматривал проявление «презрения к русской деятельности»³³. «Чиновничество, — негодовал публицист, — старается всеми силами устранять солидные русские фирмы от железнодорожной эксплуатации... Иноземец и еврей — их идеал! Предложения сих последних лиц будут всегда представлены канцеляриями высшему правительству в лучшем

²⁷ Там же. С. 49.

²⁸ Там же. С. 21.

²⁹ Там же. С. 62.

³⁰ Там же. С. 92–93.

³¹ Там же. С. 104–105.

³² *Implacable*. Наши железнодорожные и таможенные болячки, или Голос вопиющего в пустыне. Кронштадт, 1887. С. 53.

³³ Там же. С. 25–33.

виде действительности»³⁴. Раздражавшую его «систему размножения по захолустьям России безнравственного чиновничества... совместно с дешёвой водкой» Де-Скroxовский связывал с замыслами польских революционеров, утверждая, что «планы Огрязки и других анархистов вводятся в жизнь казённой эксплуатацией железных дорог»³⁵.

При этом с досадой отмечалось, что «Управление по делам печати строжайше предписывает редакциям газет и журналов умалчивать о всех ненормальных явлениях на казённых железных дорогах и не позволяет опровергать сенсационные сообщения генерала Богдановича и подобных ему дельцов, наполняющих газеты отчётами о блестящих результатах, получившихся и ожидающихся от казённого управления»³⁶. Е. В. Богданович изображался в брошюре как «весьма узкий и даже бездарный, но смелый и бесшабашный аферист, умевший до сих пор довольно ловко пользоваться ретроградными течениями нашей жизни для личных своих интересов». Де-Скroxовский видел в нём хитрого посредника между коррумпированной бюрократией и редакциями наиболее читаемых в высших сферах газет. «Покойный М. Н. Катков, — писал Де-Скroxовский, — имел на нынешнее Управление по делам печати самое большое влияние, что было известно и заправилам Министерства путей сообщения; а как в весьма близких отношениях к Каткову, Суворину и князю Мещерскому стоял знаменитый генерал Богданович, то Министерство путей сообщения пригласило его превосходительство, в качестве представителя Министерства внутренних дел, в состав [У]правления казённых железных дорог, возложив на него обязанность ограждать Управление казённых дорог от печатных разоблачений его проделок, и наоборот, самому писать хвалебные гимны этому Управлению и его деятельности. Лицам, знакомым с деятельностью генерала Богдановича, ясно, в какой степени личность эта способна примениться ко всякому положению и принять на себя, за соответственное вознаграждение, всякую обязанность». Именно поэтому «разоблачения в печати о громадных злоупотреблениях и хищениях в Главном обществе российских железных дорог, совершавшихся при участии тайного советника Салова, состоявшего в Совете этого общества в качестве правительственного директора, а вслед за этим такие же разоблачения о безобразиях, творящихся при сооружении и эксплуатации казённых дорог, порученных министром путей сообщения в управление тому же Салову после обнаружения его блестящих способностей на занимаемом им посту в Главном обществе — заставили г. Салова заручиться поддержкой такого влиятельного в печати человека, как опирающийся на Каткова генерал Богданович». Тут же в подтверждение своих слов автор приводил пространную цитату из «иностранный печати» о скандальной поездке генерала во Францию. Там Богданович выступал «представителем державы “Московских ведомостей”» и «заставил говорить о себе парижскую печать»³⁷. Но в Петербурге его ждала отставка, поскольку в МИД сочли такое поведение неуместным и нежелательным³⁸.

Между тем Де-Скroxовский не сомневался, что «если бы не деятельность генерала Богдановича, сумевшего убедить нашу печать в необходимости поддер-

³⁴ Там же. С. 42.

³⁵ Там же. С. 59.

³⁶ Там же. С. 67–68.

³⁷ Там же. С. 71–75.

³⁸ Подробнее см.: *Kotov A.E.* «Nestlings From the Katkov Brood» in the Late 1880s: Nationalists in the Empire // *Social Sciences*. 2023. Vol. 54. P. 106–120.

живать казённое железнодорожное хозяйство, и если бы Управление по делам печати не воспрещало обнаруживать злоупотребления, творящиеся в казённом управлении железными дорогами, то уже давно верховное правительство могло бы узнать истину, точно так же, как она обнаружена в Главном обществе». Ему казалось, что и после увольнения со службы генерал «состоит, тем не менее, тайным агентом казённого Управления железных дорог и продолжает в симпатизирующей его проделкам прессе печатать ложные отчёты о деятельности своих хозяев — казённых инженеров-путейцев»³⁹.

В салоне Богдановичей данная публикация произвела настоящий фурор. Генерал тогда усиленно хлопотал о восстановлении своего положения. Неудивительно, что его супруга 2 января 1888 г. с возмущением записала в дневнике про «пасквиль на инженеров»: «Всё там гнусная ложь... Гадко читать. Пишут против Управления каз[ённых] дорог и задевают Евг[ения] Вас[ильевича] за то, что он в своих отчётах хвалил это учреждение, и проч. ... Говорится о его поездке в Париж, о служении его как директора Исаак[иевского] собора, о съезде врачей, о Сибирской дороге, но всё это говорится с очень низким оттенком, со злобой, с желанием его уязвить... Салова прямо называют вором, фальшиво докладывающим дела своему старому, глупому министру». Генеральша и её посетители полагали, «что Филиппов (знаменитый Третий) принимал участие в составлении этой книги»⁴⁰. Известно ей было и о том, что автору покровительствовал гр. Воронцов-Дашков⁴¹.

Тем временем Де-Скroxовский не останавливался и в начале лета 1888 г. издал книгу «Железнодорожное хозяйство и бюрократизм», в которой, «вполне признавая принцип, что железные дороги должны быть государственным достоянием», и не отрицая «необходимости изъять их из непосредственного управления частных лиц и компаний», вновь заявлял о желании «оградить государство от тлетворного влияния бюрократии на это громадное его достояние в таковой мере, в какой это возможно при нашем государственном строе и при существовании средостения, воздвигнутого чиновниками между правительством и жизнью русского народа»⁴². Автор напоминал, что в эпоху Великих реформ «крайний либерализм, основанный на отрицании единодержавной власти, составлял культ тогдашней бюрократии». Однако подобное «отрицание идеалов русского народа» не прекратилось даже после катастрофы 1881 г., поскольку «в среде и нынешнего чиновничества не перестают проводиться те же взгляды, признающие возможность отмены воли царя — министрами и стремящиеся к сохранению в полнейшей неприкосновенности тех вредных для государства явлений, которые имеют место с указанных выше времён крайнего либерализма бюрократии, вступившей тогда в тесный союз с плутократией»⁴³.

Вместе с тем, опираясь на статистические данные, инженер пытался убедить читателей в том, что хищения на линиях, не принадлежавших казне, не столь велики, как это тогда считалось, да и те происходят преимущественно по вине чиновников. Ведь «условия сооружения и эксплуатации железных дорог в России так названными частными обществами не имели в виду ни коммерческого и промышленного характера, ни выгод и потребностей государства,

³⁹ *Implacable*. Указ. соч. С. 80–81.

⁴⁰ РГИА, ф. 1620, оп. 1, д. 238, л. 2 об.—3.

⁴¹ Там же, л. 33 об.—34.

⁴² *Де-Скroxовский К. О. Железнодорожное хозяйство и бюрократизм*. СПб., 1888. С. II.

⁴³ Там же. С. 35–36.

а лишь составляли источник обогащения для нескольких ловких дельцов, стоящих во главе бюрократической иерархии, находящих выгодным для себя обирать казну и народ при посредстве созданных ими же фиктивных акционерных обществ»⁴⁴. Собственно все «невыгоды и потери казны и государства» начинались именно там, где контроль переходил в руки безответственных «правительственных надсмотрщиков» из МПС⁴⁵.

Призывая «внимательно различать личные интересы агентов правительства от интересов общественных и государственных», Де-Скroxовский не видел возможности предоставить чиновникам на линии «ту долю свободы и самостоятельности, которой требует всякое промышленное дело, в том числе и железнодорожное». В результате получалось, что «все важнейшие вопросы железнодорожного хозяйства должны разрешаться центральными органами власти». А это значительно осложняло и замедляло управление магистралями, проходившими через огромные пространства с весьма разнообразными условиями эксплуатации на различных участках. Но хуже всего было то, что для служащих МПС «ответственность за упущения, медленность и беспорядки почти не существует»⁴⁶.

Одновременно Де-Скroxовский затеял полемику с популярной в то время книгой П.И. Георгиевского «Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и западно-европейских государствах»⁴⁷, в которой рекомендовалось брать пример не с Англии и Франции, а с Пруссии, употребившей полученную в 1871–1873 гг. контрибуцию «в видах чисто политических» на выкуп всех железных дорог. Однако поскольку у русского правительства не только не имелось свободных капиталов, но и по текущим расходам оно испытывало дефицит, ему оставалось лишь применить «новый совершенно способ завладения частной собственностью — экспроприацию»⁴⁸. При этом Де-Скroxовский не исключал, что «Георгиевский, проводящий идею о казённой эксплуатации с насильственным даже отчуждением дорог в России из рук частных лиц и компаний», излагал «затаённые цели путейцев», которые «смотрят на государственное достояние как на свою собственность»⁴⁹. Сам же инженер по-прежнему настаивал на порочности бюрократического управления отраслью. «Не стесняясь ровно ничем, извращая истину и факты, — писал он, — целая корпорация этих ловких дельцов проповедует везде, где только возможно: в правительственных сферах, в печати и в обществе, невыгодность для государства частного железнодорожного хозяйства, основанного на хищениях, умалчивая тщательно, кто были руководители и виновники этих хищений. Чиновничий мир, чувствующий открытие новых мест с крупным содержанием и возможностью произвола и хищений, дружными усилиями содействует этой пропаганде, стараясь вводить её поскорее в жизнь, присосаться к выгодным местам и упрочиться на них, пока правительство не откроет глаз и не остановит быстрого поступательного движения по пути к государственному банкрот-

⁴⁴ Там же. С. 114.

⁴⁵ Там же. С. 131–132, 266.

⁴⁶ Там же. С. 280–281.

⁴⁷ *Георгиевский П.И.* Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и западно-европейских государствах. СПб., 1887. См. также: *Степанов В.Л.* Государство или частный капитал?..

⁴⁸ *Де-Скroxовский К.О.* Железнодорожное хозяйство и бюрократизм. С. 133–134.

⁴⁹ Там же. С. 199–200.

ству... Проповедуя необходимость перехода наших железных дорог в казённую эксплуатацию, заинтересованные в этом лица приводят для образца Пруссию, которая нашла нужным объединить в руках прусского правительства железные дороги всех объединённых в Германскую империю государств. Как будто бы прусское хозяйство может служить примером нашему казённому хозяйству; прусская аккуратность — нашей халатности; прусская выдержка и добросовестное отношение к делу государственных чиновников — нашей чиновничьей распущенности! ... Между тем... примеры заводского, лесного и железнодорожного хозяйства у нас... доказывают, наоборот, что там, где только коснулась рука бюрократического хозяина, появляется смерть и запустение»⁵⁰. Таким образом, не выдвигая «теоретических возражений» против передачи магистралей в руки правительства, «при существующем порядке вещей» инженер считал такой шаг «несвоевременным»⁵¹.

Вышедшая без предварительной цензуры книга сразу же привлекла к себе внимание Главного управления по делам печати. 19 мая 1888 г. цензор Санкт-Петербургского цензурного комитета Н.И. Пантелеев в своём докладе констатировал, что «г[осподин] Де-Скroxовский принадлежит к числу яростных противников существующей у нас ныне мысли о необходимости передачи железнодорожного хозяйства в руки правительства»⁵². Затем данное сочинение подробно рассмотрели в Совете Главного управления. Как полагали его члены, «основная цель составителя книги заключается в том, чтобы доказать совершенную непригодность передачи железнодорожного хозяйства в руки правительства вследствие хищнических стремлений, присущих будто бы органам администрации на всех её ступенях»⁵³. Это позволяло рекомендовать министру внутренних дел на основании ст. 149 Устава цензурного воспретить выпуск издания в свет до окончательного решения Комитета министров, который 26 июня распорядился уничтожить труд Де-Скroxовского вместе со столь же крамольной книжкой «Психопаты благотворительности и действительные филантропы (Из записок умершего)». Лишь несколько экземпляров следовало сохранить в секретном отделе Императорской Публичной библиотеки⁵⁴.

Несмотря на это, инженера активно поддерживали дружественные Филиппову «Русское дело» С.Ф. Шарапова и «Гражданин» кн. Мещерского. Ещё в июне 1887 г. князь сообщил Александру III про «толки», происходившие «в разных кружках» после того, как «по требованию Посьета» МВД временно приостановило выпуск «Биржевых ведомостей» и «Русского дела» за статьи против МПС, «писанные Скroxовским». «Скroxовский этот, — напоминал князь, — тот самый инженер, который первый обратил внимание на страшные денежные злоупотребления в Глав[ном] обществе и благодаря которому казна получила право начёта в 14 мил[лионов] рублей на Главное общество... Он не только пострадал за свой поход, но он, так сказать, пал жертвою в неравном бою, ибо по требованию Посьета Управление по делам печати издало циркуляр, на основании которого, под угрозою кары, запрещаются к печатанию всякие статьи до отношений М[инистерст]ва пут[ей] сообщений к Главному обществу относящиеся, и где Скroxовский выставлен подстрекателем и защит-

⁵⁰ Там же. С. 268.

⁵¹ Там же. С. 280.

⁵² РГИА, ф. 776, оп. 20, д. 1013, л. 1.

⁵³ Там же, л. 19.

⁵⁴ Там же, л. 25–34.

ником каких-то подпольных будто бы и вредных агитаций». Кн. Мещерский не скрывал, «что Скроховский пишет слишком резко и недостаточно обузданно», но, как ему казалось, «в нравственных интересах правительства» было отменить циркуляр, дабы в обществе не возникало ощущение, будто власти скрывают «какую-то неприглядную правду»: «Посыет рассердится, но зато казна может выиграть снова»⁵⁵.

По мнению Н.В. Черниковой, Де-Скроховский принадлежал к «разряду правдолюбцев», и князь пытался защитить «несправедливо обиженного»⁵⁶. Однако и тот и другой явно участвовали в одной и той же информационной кампании. Так, в конце января 1888 г. на страницах «Гражданина» вышла статья, в которой говорилось о том, как вследствие некомпетентности инженеров МПС обрушился недавно возведённый мост⁵⁷. В том же номере уже сам кн. Мещерский обвинял путейцев в «положительной отсталости» и «полной безнаказанности»⁵⁸. 6 сентября 1888 г. «Гражданин» в разделе «Хроника» кратко сообщил об уничтожении тиража книги Де-Скроховского⁵⁹.

Разумеется, случившаяся 17 октября катастрофа в Борках дала Де-Скроховскому надежду на усиление своих позиций. 20 октября, выезжая из Варшавы в Петербург, он писал Филиппову: «Ну вот и дождались мы предсказываемого мною крушения царского поезда! Неужели и теперь не окажется действительно виновных?»⁶⁰. 1 ноября А.В. Богданович со слов Салова записала в дневнике рассказ, переданный Посыету В.М. Верховским, служившим в МПС: «К [А.Ф.] Кони приехал на место крушения человек с письмом от Тертия Филипова, в котором написано, что, зная как теперь ему трудно добраться истины, Филипов ему рекомендует подателя сего письма Де-Скроховского (врага Салова и всего ведомства), который ему будет весьма полезен. Прочитав письмо, Кони пошёл работать, возвратясь к себе, ему сказали, что господин, привезший письмо, ожидает его. Это был Де-Скроховский, которого Кони очень холодно принял, отказался от его услуг, отказал ему [в] осмотре места крушения и с первым прибывшим поездом отправил назад»⁶¹.

Тем временем 27 октября в адресованном Александру III «Дневнике» кн. Мещерский, критикуя Посыета, не забыл и о варшавском инженере, отметив: «Не знаю, знал ли государь об этом человеке, имя его Скроховский, а если знал, то, вероятно, и государю он был представлен извергом». Далее упоминалось о записке, благодаря которой казна получила 15 млн из «утаённых 25 миллионов», про злключения её автора, испытавшего «позор, нищету и самое беспощадное преследование от Посыета» и И.А. Вышнеградского, про уже грозившую инженеру административную высылку, лишь случайно предотвращённую, так как «узнали, что Воронцов Скроховского немного поддерживает, и не решились». По словам князя, «Салов приезжает ко мне и показывает мне какие-то бумаги, из которых будто бы усматривается, что Скроховский требовал шантажом деньги от Главного общества... Плеве тоже вооружается против

⁵⁵ Мещерский В.П. Письма к императору Александру III. 1881–1894 / Публ. Н.В. Черниковой. М., 2018. С. 490–492.

⁵⁶ Черникова Н.В. Портрет на фоне эпохи... С. 299, 323–324.

⁵⁷ Казённое железнодорожное хозяйство // Гражданин. 1888. 28 января. № 28. С. 1.

⁵⁸ Гражданин. 1888. 28 января. № 28. С. 3.

⁵⁹ Там же. 6 сентября. № 248. С. 2. См. также: Мещерский В.П. Письма к императору... С. 758.

⁶⁰ ГА РФ, ф. 1099, оп. 1, д. 2609, л. 5.

⁶¹ РГИА, ф. 1620, оп. 1, д. 241, л. 7 об.

Скроховского и верит на слово Салову. Сольский хочет ему дать место, но Вышнеградский ретиво набрасывается на Скроховского за то, что в “Гражданине” появляются статьи Скроховского против пограничной стражи, и в конце концов, травимый всеми, Скроховский буквально лишается куска хлеба! ...Я тоже было поверил клевете и инсинуациям, не сообразив двух вещей, что если бы Скроховский был шантажист, то ему, с его умом, ровно ничего не стоило бы, прежде чем писать государю, предложить Гл[авному] обществу ловко и скрыто сделку. Гл[авное] общество, несомненно, и миллиончик дало бы, чтобы не платить 25 миллионов, а вместо этого Скроховский дошёл до нищеты. А во-вторых, не сообразил и того, что если бы в самом деле были серьёзные обвинения против Скроховского, то давно бы все его враги успели его предать законной и открытой ответственности, а вместо этого они его травят и позорят из-за угла и исподтишка... По-моему, это шекспировская история»⁶². В тот же день князь сделал её достоянием публики⁶³, а уже 28 октября напечатал письмо Де-Скроховского, благодарившего за внимание к его «тяжёлой и изнурительной борьбе с хищением и разнообразными злоупотреблениями» и вновь излагавшего основные её вехи⁶⁴.

Воспользоваться состоявшейся вскоре отставкой Посыета Де-Скроховскому не довелось. Однако возглавивший в 1889 г. Государственный контроль Филиппов в июне устроил его на службу в Железнодорожный отдел, а в октябре назначил на пост главного контролёра Варшаво-Бромбергской, Варшаво-Тереспольской и Привисленской железных дорог и выпросил для него вознаграждение в 10 тыс. руб. «за мужественную отвагу и за веру в торжество правды», как выразился Третий Иванович в официальном отношении к Вышнеградскому⁶⁵.

На новом месте Константин Осипович тут же развил бурную деятельность. Настаивая на необходимости «упорядочения частного железнодорожного хозяйства введением на всех дорогах надлежащего контроля, а не того, какой представляло из себя Министерство путей сообщения», он решил начать «изыскания с самого начала Общества Варшавско-Бромбергской железной дороги, т.е. с 1858 г., и, следя шаг за шагом за его манипуляциями и за подтасовкою цифр и фактов, подойти к настоящему положению дела, принять меры к пресечению дальнейших потерь казны и изыскать способ к уменьшению потерь её за прошлое время, несмотря на то что потери эти, точно так же, как и в Главном обществе, считаются невозвратимыми». Для того чтобы добиться желаемого результата, 24 августа 1889 г. он предложил Филиппову заключить с акционерами своеобразную сделку: если они согласятся на «сделанные правительством предложения расчёта за прошлое время, то выкуп из их рук эксплуатируемых дорог будет отложен на некоторое время». При этом, напоминая про недостатки «казённой эксплуатации наших железных дорог», Де-Скроховский полагал: «В настоящее время многие разделяют мой взгляд, и правительство остано-

⁶² *Мещерский В. П.* Письма к императору... С. 611–612, 759.

⁶³ Гражданин. 1888. 27 октября. № 299. С. 3.

⁶⁴ Там же. 28 октября. № 300. С. 3.

⁶⁵ *Пороховицков А.* Указ. соч. С. III–IV. Довольный победой, Де-Скроховский гордо писал своему новому начальнику: «Хотя награда эта не покрывает ½ части израсходованных на борьбу с Главным обществом моих собственных денег, получение её от имени государя императора представляет для меня большую ценность, чем если бы мне выдано было непосредственно Ив. Ал. Вышнеградским 100 т[ыс]. рублей» (ГА РФ, ф. 1099, оп. 1, д. 2609, л. 31).

вится само с выкупом тех дорог, в которых не предстоит большой крайности и к которым, по всей вероятности, будут причислены дороги Привислянского края»⁶⁶.

Довольно скоро Де-Скroxовский пришёл к предсказуемому выводу: «Не могу сказать, чтобы прежняя администрация этого Общества отличалась от администрации Главного общества в вопросах, соединённых с распоряжением казённым сундуком». При этом, разумеется, сказывалось и попустительство МПС. Тем не менее та ситуация, которую он застал, показалась ему сначала «более чем удовлетворительною». Более того, он заявлял, что «состав правления и управления на этих дорогах, без преувеличения сказать, — образцовый». Это ещё сильнее убеждало его в целесообразности, заключив «миролюбивое соглашение» о компенсации прежних растрат, оставить дороги в руках Общества⁶⁷. Впрочем, уже в 1890 г. он обнаружил, что далеко не всё обстояло благополучно и в «последнее трёхлетие». «Злоупотребления Главного общества были грандиозны по сумме похищенного из казны, — делился он своим возмущением с Филипповым, — злоупотребления же на Привислянской дороге с самого момента вступления в состав его правления Генриха Гальперина поражают своим цинизмом, наглостью и ловкостью искусившегося и ни перед чем не останавливающегося дельца!». Для их расследования он советовал создать межведомственную комиссию, но нового громкого скандала не случилось: Филиппов начал уставать от активности своего подчинённого и не всегда давал ход его обширным докладом⁶⁸. Впрочем, в 1895 г. Де-Скroxовский получил орден Св. Станислава 2-й степени⁶⁹.

В 1897 г. Константин Осипович уведомил государственного контролёра о том, что в «результате трудов местного контроля» удалось снизить расход топлива, уменьшить количество «произвольных остановок в пути вследствие порчи паровоза», ввести на подконтрольных дорогах пропитку шпал, увеличив срок их использования, и практику повторного взвешивания вагонов для предотвращения их перегрузки, ускорявшей износ подвижного состава. Однако в Петербурге к ретивому рационализатору относились настороженно. «Для достижения этих результатов, — жаловался он Филиппову, — я не имел ни малейшей поддержки со стороны Департамента железнодорожной отчётности, и результаты эти следует приписать исключительно так называемым нелегальным с моей стороны действиям, заключающимся... в личных сношениях моих с другими, причастными к железнодорожному делу, министерствами, что восстановило против меня многих лиц в Государственном контроле»⁷⁰. Он всё чаще задумывался о «своём бессилии оградить казну»⁷¹.

Местные чиновники также не сочувствовали Де-Скroxовскому. В 1889 г. на новой должности он «очутился в таком же боевом положении», что и прежде⁷². Во второй половине 1890-х гг. Константин Осипович попытался развернуть борьбу с бюрократией уже в самом Государственном контроле, но не нашёл на этот раз сочувствия у Филиппова и в 1897 г. подал императору прошение

⁶⁶ ГА РФ, ф. 1099, оп. 1, д. 2609, л. 19–19 об.

⁶⁷ Там же, л. 21–21 об.

⁶⁸ Там же, л. 29–30.

⁶⁹ РГИА, ф. 776, оп. 14, 1901 г., д. 17, л. 5.

⁷⁰ ГА РФ, ф. 1099, оп. 1, д. 2609, л. 33 об.–34 об.

⁷¹ Там же, л. 27 об.

⁷² Там же, л. 22.

об отставке⁷³. Написал он его в столь воинственных выражениях, что был привлечён к суду «за оскорбление правительственного учреждения» и оштрафован на 25 руб.

Характерно, что незадолго до увольнения Де-Скroxовский обнаружил нового врага, и в 1896 г. подготовил на польском языке обширный трактат, посвящённый энциклике римского папы о соединении церквей. Сочинение вызвало серьёзные претензии у цензурного ведомства, где усмотрели в тексте компиляцию из протестантских полемических брошюр⁷⁴. В переработанном виде книга всё же увидела свет и даже вышла затем в русском переводе. В этом издании, обильно цитируя «мнения не опошлившихся космополитизмом русских людей» (от Ю.Ф. Самарина и А.А. Киреева до К.А. Скальковского), автор призывал соотечественников «сосредоточиться под нашим знаменем “борьбы с латинством” для защиты России от новых смут, подготовляемых поляками», и предостерегал от возможного проникновения католицизма вглубь империи⁷⁵.

Фигура Де-Скroxовского не поражает своим масштабом. Честный, хотя и излишне азартный правдоискатель, по сути, использовался влиятельными бюрократами в их интригах и столкновениях. Однако его публицистика и личная переписка наглядно показывают, насколько сложным и «не консервативным» в привычном смысле этого слова был русский пореформенный консерватизм.

⁷³ Там же, д. 446.

⁷⁴ РГИА, ф. 776, оп. 21, ч. I, д. 253, л. 1–2.

⁷⁵ *Непогрешимый (Де-Скroxовский К.О.)*. От мрака к свету, или Папство и славянский мир. СПб., 1900. С. 459. Подробнее см.: *Котов А.Э.* Консервативный антиклерикализм...