

В царстве матушки Волги и... мексиканских озер

Мировые конгрессы проходили в России и сто лет назад – да такие, о которых и сегодня можно лишь мечтать...



Торжество открытия XI международного конгресса судоходства 19 мая 1908 года. Из журнала «Нива», 1908 г., № 26



Общепринято мнение, что в наши дни выставочно-ярмарочная деятельность быстро превращается в выставочно-конгрессную. Профессионалы собираются, спорят, думают: как привести в Россию крупнейшие мировые конгрессы? Что для этого надо сделать?

Проблема, однако...

И как же пришлось удивиться, прочитав в столетней давности журнале описание именно такого, мирового уровня конгресса, проходившего у нас, в России.

В течение шести дней, с 19 по 24 мая 1908 года, столица Российской Империи принимала XI международный конгресс судоходства. Все его заседания и выставочные экспозиции сосредото-

чились в огромном здании Консерватории на Театральной площади.

Конгресс был удостоен Высочайшего покровительства Государя Императора. Именно этот факт определил размах всех связанных с ним событий – от церемонии открытия до организации поездок делегатов по России.

К тому времени судоходные конгрессы имели не слишком давнюю историю.

Первый состоялся в Брюсселе в 1885 году. Затем они проходили ежегодно или раз в два года, кочуя по Европе. После десятого конгресса 1905 года в Милане был определен трехгодичный цикл проведения.

И вот, в мае 1908 года делегаты со всего мира съехались в Санкт-Петербург.

ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ

Или: «Роскошные костюмы дам, украшенные бриллиантами, расшитые золотом мундиры... производит блестящее впечатление!»

Торжество открытия проходило в Большом зале Консерватории. Вот как об этом событии рассказывает репортер: «Никогда еще петербуржцы не видели такого съезда знаменитых ученых и видных деятелей по речной и морской промышленности и судоходству, собравшихся со всех стран мира... Роскошные костюмы дам, украшенные бриллиантами, расшитые золотом мундиры членов дипломатического корпуса, чинов Императорского Двора и первых сановников Империи, производит блестящее впечатление!»¹.

Делегаты начали собираться к 10 часам утра. Консерватория, украшенная флагами, встречала гостей усиленными нарядами полиции. Один за другим, в каретах и открытых экипажах, подъезжали делегаты, представители дипломатического корпуса, министры и иные официальные лица.

Все вновь прибывшие проходили в Большой зал на заранее отведенные места. Зал был ярко освещен электричеством и богато декорирован – живыми цветами и гирляндами из флагов различных государств. В ожидании открытия гости вели оживленные беседы, разбившись на отдельные группы.

На обширной эстраде, устроенной перед сценой, в первом ряду разместились почетные председатели конгресса – министры русского правительства: морской, путей сообщений, торговли и промышленности, внутренних дел, а также их «товарищи» (заместители). Рядом находились представители Франции, Германии и Северо-Американских Соединенных штатов. За ними сидели официальные представители зарубежных государств, командированные на конгресс своими правительствами. Последние ряды эстрады отдели иностранным делегатам, по пяти человек от страны².

Ложи на правой стороне отвели аккредитованным при русском Дворе послам и прочим чинам дипломатического корпуса.

На левой стороне, в ложах, за происходящим следили дамы – супруги высокопоставленных гостей и некоторых иностранных членов конгресса.

В 10½ часа утра в Императорскую ложу вошел Первый почетный президент конгресса Его Им-

ператорское Высочество Великий Князь Михаил Александрович и министр Императорского Двора барон Фредерикс.

Затем, по уполномочию Великого Князя, министр путей сообщения генерал Шауфус вышел на кафедру, с которой приветствовал собравшихся, рассказал о состоянии водных путей сообщения в России и дал обещание, что мнения собравшихся мировых авторитетов будут выслушаны с особым интересом. Затем, под аплодисменты, объявил конгресс открытым.

Далее слово взял председатель организационного комитета профессор Тимонов.

Первым делом, в соответствии с принятым регламентом, он обратился к Великому Князю Михаилу Александровичу с просьбой стать выразителем перед Государем Императором чувства почтительной признательности конгресса. Затем поблагодарил за помощь и принятие обязанностей почетных председателей конгресса самого Великого Князя и министров. Указав на значение предыдущих судоходных конгрессов, он остановился на задачах открывшегося собрания и закончил речь пожеланием плодотворной работы.

От Министерства торговли и промышленности выступил министр Шипов. «Работа конгресса, – сказал он, – имеет громадное значение для русской торговли и промышленности, и министерство с особым вниманием будет прислушиваться к мнению его».

За ним гостей приветствовали товарищ морского министра Бострем, товарищ главноуправляющего землеустройством и земледелием Полонов и товарищ Санкт-Петербургского городского головы Демкин. От имени председателя Совета Министров Столыпина к делегатам обратился товарищ министра внутренних дел Лыкошин (напомним, что «товарищами министров» тогда называли их заместителей).

Поразительный факт: высокопоставленные русские чиновники произносили речи на иностранных языках: Тимонов – на французском, Шипов – на немецком, а Бострем – на английском.

От имени зарубежных гостей на открытии выступили президент постоянного брюссельского Комитета конгрессов барон Тинет-де-Рошамон, представитель Германии барон Кене и товарищ австрийского министра путей сообщения Каутский.

Покончив с речами, гости отправились осматривать организованную в здании Консерватории выставку.

В течение шести дней, с 19 по 24 мая 1908 года, столица Российской Империи принимала XI международный конгресс судоходства. Все его заседания и выставочные экспозиции сосредоточились в огромном здании Консерватории на Театральной площади

Поразительный факт: высокопоставленные русские чиновники произносили речи на иностранных языках: Тимонов – на французском, Шипов – на немецком, а Бострем – на английском





Судоходная выставка, устроенная при международном судоходном конгрессе в С.-Петербурге с 18 по 31 мая 1908 г. в здании Консерватории. Иллюстрации из журнала «Нива», 1908 г., № 26

РАБОТА КОНГРЕССА

Или – каково «влияние больших городов на рыбные промыслы»?

По восторженной оценке петербургских газет, на XI международный конгресс судоходства съехалось свыше 3000 делегатов. Впрочем, журналисты ошиблись, включив в это число всех гостей конгресса и выставки. «Торгово-промышленная газета», ссылаясь на организаторов, приводит более точную цифру – свыше 1600 официальных делегатов, что, по тем временам (да и нынешним тоже) – показатель более чем внушительный³. Приехало не менее 500 иностранцев, представляющих большую часть государств Старого и Нового Света: Англию, Францию, Германию, Австро-Венгрию, Италию, Бельгию, Японию, Китай, Монако, Аргентину, Чили...

Деловая жизнь конгресса началась, как и положено, после обеда: в два часа дня специалисты собрались на первые заседания.

Организационный комитет разделил занятия на две секции: внутреннего и внешнего судоходства.

Делегаты представили обширную программу научно-практических докладов, посвященных различным вопросам судоходства, как международным, затрагивающим интересы великих держав, так и совершенно малым, частным. Насколько они были различны, можно судить по названиям: «Общие условия безопасности морской навигации»,

«Большие озера Мексики», «Конструкции портов на песчаных пляжах», «Влияние больших городов на рыбные промыслы», «Об устройстве плотин на реках при сильных ледоходах», «Ограждение низменных территорий от наводнений» (тема более чем актуальная для хозяев встречи — петербуржцев)⁴.

Основное время отвели обсуждению положения судоходства в ведущих странах мира, состоянию каналов и проблемам развития разного рода портов: морских, рыболовных, убежищ для каботажного флота и пр.

Самые сильные прения вызвал вопрос «монополии тяги»: австрийские и германские специалисты выступали за государственную монополию на право проводки судов по каналам, рекам и озерам посредством механической тяги (буксирами, лебедками, электрическим приводом и пр.), в то время как их французские и бельгийские коллеги защищали частную инициативу в этом вопросе.

«Военную ноту» в общую работу внесли германские делегаты. Предметом их особой гордости стали каналы в Северной Германии, на устройстве которых «расходуются и испрашиваются у Рейхстага многомиллионные ассигнования, а углубление канала Императора Вильгельма, соединяющего Балтийское море с Северным, доведено уже до 11 метров, так что самые большие военные суда могут проходить через этот канал»⁴.

«Можно сказать, что решения конгресса – это экстракт многочисленных исследований по волнующим культурные слои общества вопросам судо-

Национальная выставка, устроенная при конгрессе, была призвана представить все богатство и величие русских рек, показать состояние отечественного судоходства и заботу власти о развитии морской и речной отрасли

ходства – являются как бы путеводными знаками для мирового прогресса в указанной выше области» – именно так, в высоком стиле, оценивал современник значение конгресса³.

Последним своим решением собравшиеся выбрали место проведения следующего, XII международного конгресса судоходства, им стал Будапешт.

ЭКСПОЗИЦИЯ

Или – почему так восхищали «огромные компасные приборы, сверкавшие, словно купол Исаакиевского собора»?

Национальная выставка, устроенная при конгрессе, была призвана представить все богатство и величие русских рек, показать состояние отечественного судоходства и заботу власти о развитии морской и речной отрасли.

По оценке журналиста, выставка предметов судоходного дела «представляла интерес не для одних специалистов, а вообще для интеллигентных людей, интересующихся ростом развития науки и техники в практике пользования водами рек и морей»⁵.

Начиналась выставка еще на улице, перед зданием, – именно там, в гранитном палисаднике на высоком утесе соорудили настоящий морской маяк с попеременно вспыхивающими огнями.

При входе в здание, на первой площадке парадной лестницы, «возвышался громадный бюст первого морского деятеля России Петра Великого»¹. Около него раскинулся небольшой сад из живых растений и цветов. Справа и слева выставили экспонаты Путиловских заводов – модели судов, строящихся на предприятии.

Главную экспозицию разместили везде, где только можно: в коридорах, фойе, учебных классах, на балконах и лестницах.

На стенах развесили планы русских рек. На столах разложили десятки карт, книг, рисунков и прочих предметов, имеющих отношение к судоходству и использованию водных ресурсов для развития промышленности и земледелия. Рядом стояли целые флотилии из моделей пароходов, барж, баркасов и землечерпательных машин.

Поднимаясь по лестнице, посетитель входил в длинные коридоры, где сразу попадал в «царство матушки Волги». Длинные столы вдоль стен были завалены картами волжского фарватера, альбомами с видами реки и разного рода изданиями Министерства путей сообщения, посвященными Волге и ее судоходной жизни.

Всеобщее внимание вызывала огромная модель первого «американского» теплохода «Император Александр II», принадлежавшая лично Государю Императору.

Тут же находились модели двух тяжелых грузовых судов: речной коммерческой баржи грузоподъемностью до 65 тыс. пудов, и специальной универсальной баржи для перевозки скота, лесных материалов, нефтяных продуктов и прочих материалов. Русское общество пароходства выставило модели судов «Император Николай II» и «Великий Князь Алексей».

Далее находились стенды, посвященные другим российским рекам – Днепру, Дону, Енисею, Ангаре и волжским притокам – Оке, Каме и Вятке. По свидетельству очевидцев, все они выглядели несравненно слабее, нежели раздел главной русской реки.

Гораздо богаче смотрелась экспозиция, показывающая устройство Мариинской водной системы, соединяющей Волгу с Балтикой, и строительные работы, проводившиеся в то время на ее каналах и окружающих реках.





Наряду с рабочими заседаниями гостям конгресса предложили программу многочисленных официальных мероприятий, ознакомительные поездки по стране и экскурсии для осмотра достопримечательностей Санкт-Петербурга, его окрестностей и балтийского побережья

Не обошлось и без технических новинок. К таковым сто лет назад относили «любопытные экспонаты Коломенского судостроительного завода, выставившего тепловые двигатели Дизеля, которые, по мнению сведущих людей, способны совершенно вытеснить с наших рек паровую силу»⁶.

Не меньше внимания привлекали модели морских маяков и применяемые в них механизмы, в частности приборы для производства ослепительных молниеносных вспышек, а также «огромные компасные приборы, сверкавшие, словно купол Исаакиевского собора»⁶, представленные Главным гидрографическим управлением.

В Отделе статистики и картографии Министерства путей сообщения вывесили карты, иллюстрирующие рост оптовых товарных перевозок по русским рекам. Бумажную статистику дополняли модели грузовых судов.

В разделе Российского общества спасания на водах показывали подушку, нагрудник и прочие спасательные приборы.

Помимо них, имелись отделы Финляндского лоцманского и маячного ведомства, Военно-топографического управления Генерального Штаба, впервые демонстрировавшего приборы русского производства, и Главного управления землеустройства, выделявшегося моделью крупнейшего в России портового элеватора в Ревеле (ныне – Таллин).

Военные и правительственные ведомства Империи, имевшие хоть какое-то отношение к рекам, морям и судоходству, отметились на конгрессе собственными стендами.

Репортер отмечал: «Выставка представляла сравнительно полную и законченную картину развития русского морского и речного судоходства. Едва ли это не первая русская выставка, которая к открытию уже совершенно закончена»¹. Последнее замечание более чем характерно. Не ударить в грязь лицом перед заморским гостем – подобное указание наше начальство давало всем, всегда и при любых раскладах власти.

ПОЕЗДКИ, ПРИЕМЫ, РАУТЫ...

Или: «Где бьется горячее русское сердце, там возле него развевается и американский флаг со своими звездами!»

Наряду с рабочими заседаниями гостям конгресса предложили программу многочисленных официальных мероприятий, ознакомительные поездки по стране и экскурсии для осмотра достопримечательностей Санкт-Петербурга, его окрестностей и балтийского побережья.

Главное событие состоялось утром 23 мая. Официальные представители иностранных государств, руководство Постоянного брюссельского комитета конгрессов, члены президиума конгресса, его организационного комитета и исполнительного бюро, а также председатели секций были приглашены в Петергоф, где «имели счастье представляться Государю Императору»⁷. Прием, проходивший в Большой зале Большого дворца, продолжался около полутора часов. Иностранных делегатов представлял генерал Шауфус, деятелей русской торговли и промышленности – министр Шипов. По окончании церемонии гостям сервировали завтрак.

Официальные мероприятия начались в первый же день работы конгресса.

Вечером 19 мая делегатам был дан раут в Александровском зале Городской Думы.

На следующий день, 20 мая, они совершили две экскурсии. Первая группа поехала в Шлиссельбург, где осмотрела Бугровский маяк, каналы и Ладожское озеро. Вторая, во главе с начальником работ Санкт-Петербургского порта инженером Жирухиным, ознакомилась с Санкт-Петербургской таможней, хлебной и мясной биржами, лесопильными заводами и строительством нового порта, после чего отправилась в Кронштадт для осмотра города и портовых сооружений.

Представительницы Дамского комитета при конгрессе далеко не уезжали – они побывали лишь в Петропавловском соборе и соседнем Монетном дворе.

Через два дня, 22 мая, группа в составе 240 человек выехала в Нарву для знакомства с Кренгольмской мануфактурой и гидротехническими работами на Нарвском водопаде.

Самый многолюдный прием имел место 23 мая. Общий обед в столовом зале Морского корпуса собрал более 300 самых влиятельных участников конгресса. На хорах играл бальный оркестр. Профессор Тимонов поднял бокал за глав государств, чьи представители прибыли в Санкт-Петербург. Вице-президент конгресса бельгиец Дюфурле провозгласил тост за Государя Императора, после чего был исполнен гимн «Боже, царя храни!», покрытый криками «ура!». Далее следовали тосты за членов конгресса, иностранных инженеров и Дамский комитет. Последней выступила жена американского инженера госпожа Окергон. «Если мы и ехали за 6000 верст, – сказала она, – то даром: встреча и прием в России превзошли то, к чему готовились, и это всегда будет так, ибо где бьется горячее русское сердце, там возле него развевается и американский флаг со своими звездами! В России, в тяжелые минуты жизни Северной Америки бились сочувственные сердца, и американцы всем сердцем всегда шлют привет России и русским»⁸. Закончился обед оживленными танцами.

В ходе конгресса и по его окончании делегатам предложили широчайший выбор ознакомительных поездок, начиная с коротких экскурсий по окрестностям столицы и заканчивая многодневными путешествиями в Крым, на Волгу и в порты Балтийского моря. В некоторых поездках участвовало свыше 200 человек.

Еще до открытия конгресса устроители поставили перед собой поистине глобальную задачу показать зарубежным гостям крупнейшие реки и моря России, представить успехи развития морской и речной промышленности Империи. С этой целью были организованы «факультативные поезда» – железнодорожные поездки по специальным маршрутам:

- Санкт-Петербург – Тихвин – Череповец – волжские берега – Москва;
- Москва – Архангельск – Белое море – Норвегия;
- Москва – Киев – берега Днепра – Севастополь – Одесса – Вена;
- Москва – Киев – Одесса – Константинополь;
- Москва – Царицын – Астрахань – Баку – Тифлис – Батум – Одесса – Вена.

Проехать по любому из этих маршрутов гости конгресса могли и группами, и в индивидуальном порядке⁹.

Характерно, что все путешествия, какой бы делегация ни была, превращались «в своего рода триумфальные шествия с торжественными встречами в попутных городах, парадными обедами и раутами»⁶.

Приведем лишь две газетные телеграммы: «Нижний Новгород, 28 мая. – Сегодня прибыли и торжественно встречены властями и представителями биржи и города делегаты международного судоходного конгресса. Отсюда члены конгресса ездил в Сорново для осмотра завода. Вечером город устраивает раут в честь делегатов»¹⁰.

«Киев, 31 мая. – Прибыли 32 делегата международного судоходного конгресса и на вокзале были встречены представителями города, биржи и округа путей сообщения. Вечером состоялся раут, устроенный в честь делегатов городом»¹¹.

Именно так тогда относились в России к гостям мирового конгресса, причем не только в столице (напомним, что конгресс находился под Высочайшим покровительством, а открывал его член Царствующего Дома в окружении министров), но и в провинции, во всех городах и весях.

«КОНГРЕСС-ЦЕНТР»

Или: «Зимой здесь большею частью бывает частная итальянская опера...»

Немаловажный вопрос, вызывающий живой интерес у нас, в XXI веке: почему для проведения мирового конгресса выбрали здание Консерватории?

Вот что о нем сообщает путеводитель по городу: «Здание перестроено из бывшего Большого театра. Громадный зал Консерватории приспособлен для оперных представлений. Зимой здесь большею частью бывает частная итальянская опера во главе с несколькими знаменитостями итальянского оперного мира»¹².

История такова. В 1784 году на месте обширного малоозастроенного пространства возвели Большой каменный театр (архитектор М.А. Деденев по проекту театрального живописца Л.-Ф. Тишбейна)¹⁴. Главный фасад был исполнен в классическом стиле и украшен портиком с колоннами тосканского ордена¹³. Театр, предназначенный для комедий, трагедий, опер, концертов и маскарадов, долгое время оставался одним из крупнейших в Европе.

В 1802–1805 годах здание перестроил архитектор Тома де Томон, но уже через шесть лет, в новогоднюю ночь 1811 года, оно сгорело. В 1818 году театр восстановили по проекту архитектора А.К. Модюи. В 1890 году здание снова сгорело. От него остались лишь фундамент и стены, на месте которых по проекту В.В. Николая возвели первое в



Поездка членов Государственной Думы на Балтийский завод для ознакомления с положением судостроительства (по поводу обсуждавшегося в Государственной Думе ассигнования на судостроительство Морского министерства). Из журнала «Нива», 1908 г., № 26

России высшее музыкальное учебное заведение – Консерваторию, открывшую двери в 1896 году.

Большой зал петербургской консерватории, вмещающий более 1700 зрителей, и сегодня считается одним из самых крупных музыкально-театральных помещений Санкт-Петербурга¹⁵.

К слову. Последнее замечание. В тот же период в Государственной Думе, заседавшей в Таврическом дворце, обсуждался вопрос о выделении ассигнований на судостроительство Морского министерства, в связи с чем депутаты совершили ознакомительную поездку на Балтийский завод. Фоторепортажи о конгрессе и поездке народных избранников опубликованы в одном номере журнала «Нива» на соседних страницах. Случайность? Хотела ли власть именно к конгрессу приурочить демонстрацию своей заботы о русском судостроении?

Волне возможно, но суть не в этом. Главное – другое. Сто лет назад в России проходили конгрессы действительно огромные, мирового уровня. Так почему бы им не вернуться и в XXI веке?

Александр БЕЛЯНОВСКИЙ

ЛИТЕРАТУРА:

1. «Биржевые Ведомости». Утренний выпуск. № 10511. 20 мая 1908 года.
2. «Огонек». № 22. 1908.
3. В.Ю. Руммель. XI международный судоходный конгресс и результаты его работы // «Торгово-промышленная газета». № 131. 12 (25) июня 1908 года.
4. «Торгово-промышленная газета». № 113. 20 мая (2 июня) 1908 года.
5. «Искры». № 21. 1908.
6. «Нива». № 26. 1908.
7. «Биржевые Ведомости». Утренний выпуск. № 10517. 24 мая 1908 года.
8. «Санкт-Петербургские Ведомости». № 117. 25 мая (7 июня) 1908 года.
9. «Торгово-промышленная газета». № 111. 17 (30) мая 1908 года.
10. Там же. № 120. 29 мая (11 июня) 1908 года.
11. Там же. № 123. 1 (14) июня 1908 года.
12. Григорий Москвич. Практический путеводитель по С.-Петербургу и его окрестностям. Одесса, 1903.
13. Путеводитель по С.-Петербургу. Образовательные экскурсии. С.-Петербург, 1903.
14. Путеводитель по Ленинграду: Лениздат, 1957.
15. <http://www.spbflat.ru/dost/kons.html>