

# Российская семья — россыпь алмазов

В. Е. Павлов\*

Всем хорошо известна редкая фамилия Миклухо-Маклай. Научная деятельность выдающегося ученого и путешественника Николая Николаевича Миклухо-Маклая, посвятившего свою жизнь идеалам гуманизма, сделала эту фамилию всемирно известной.

Антрополог, этнограф, анатом, врач, лингвист, зоолог, ботаник, биолог, географ, писатель, публицист и художник в одном лице, Николай Николаевич, словно комета, промчался по небосклону научной сферы, оставив труды, не утратившие своего значения до сегодняшнего дня.

Главный источник высококравственных поступков знаменитого исследователя — его семья, родители. Сведения о них малоизвестны, имена родителей подверглись забвению, а между тем это — цвет русского общества бурного XIX века.

Мало кто знает, что все дети инженера путей сообщения Николая Ильича Миклухи (их было пятеро), их внуки и правнуки образовали такой сплав выдающихся деятелей Российского государства, которому отдают дань уважения уже более полутора веков.

Николай Ильич Миклуха, родоначальник ныне живущих Миклухо-Маклаев, — незаурядная обаятельная личность. Он родился 12 октября 1818 года\*\* в дворянской семье в городе Стародубе Черниговской губернии (теперь этот город, основанный в 1096 году, — в составе Брянской области). Свою фамилию он унаследовал от предков, известных еще в XVII веке. По семейной легенде, в битве под Желтыми Водами на Украине в



Николай Ильич Миклуха

1648 году, когда казаки Богдана Хмельницкого разгромили авангард польского гетмана Потоцкого, был взят в плен шотландский наемник Микаэл МакЛай, служивший в польской армии. Казаки отнесли к пленнику по-доброму. Им были по душе его мощная фигура и покладистость. Так шотландец остался на Украине, обрусел, женился. Имя Микаэл перешло в «Миклуху». Правда, до 60-х годов XIX века вторая часть фамилии употреблялась редко.

Известно, что один из Миклухо-Маклаев, Степан, участвовал в русско-турецкой войне и отличился при взятии Очакова в 1788 году. Он первым во главе сотни казаков взобрался на крепостную стену и водрузил российский флаг, за что получил чин хо-

*Не осталось мне от батюшки  
Палат каменных,  
Слуг и золота.  
Он оставил мне  
Клад наследственный —  
Волю твердую,  
Удаль смелую.*

И. С. Никитин

рунжего казачьих войск, был награжден орденом Владимира I степени и удостоился дворянского звания<sup>1</sup>. Это позволило семье приобрести хутор под Стародубом и обеспечить хорошее по тому времени проживание.

Сын дворянина Степана Миклухи-Маклая Илья Степанович учился в Нежинской гимназии<sup>2</sup> высших наук князя А. А. Безбородко. Эта гимназия, основанная в 1799 году, в 1832 году была преобразована в физико-математический лицей, который блестяще (с отличием) окончил сын Ильи Степановича Николай (у Ильи Степановича было шестеро детей). Среди профессоров лицея выделялся профессор чистой математики К. Я. Купфер, пользовавшийся большим авторитетом среди учеников. Видимо, именно Купферу обязан Николай Ильич своей подготовкой, так как в 1834 году он выдержал конкурс при поступлении в Институт Корпуса инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге (особое внимание при отборе абитуриентов тогда обращалось на их физико-математическое образование).

Интересно, что в том же лицее первоначальное образование получил выдающийся инженер путей сообщения — мостостроитель Дмитрий Иванович Журавский, проявивший с ранних лет склонность к математике, чем он был обязан, по его воспоминаниям<sup>3</sup>, своему старшему товарищу Николаю Ильичу Миклухе, который был дружен с Петром, братом Дмитрия, и часто приезжал к Журавским в гости<sup>4</sup>. В 1838 году Д. И. Журавский окончил лицей и поступил, как и Н. И. Миклуха, в Институт Корпуса инженеров путей сообщения, и их дружба продолжалась до кончины Николая Ильича. Д. И. Журавский — автор проекта металлического шпиля знаменитого собора Петропавловской крепости.

\* Выражаю глубокую благодарность Карине Викторовне и Ольге Андреевне Миклухо-Маклай за ценные сведения и предложения, использованные в этой статье, а также за возможность ознакомиться с фотографиями потомков Н. И. Миклухи.

\*\* Все даты в тексте до марта 1918 г. приведены по старому стилю.

В 1830-е годы Институт Корпуса инженеров путей сообщения (первым директором института был знаменитый испанский инженер и ученый мирового уровня Августин Августинович Бетанкур<sup>5</sup>) был закрытым учебным заведением (по образцу военных кадетских корпусов).

В 1834 году директором института был профессор начертательной геометрии генерал-лейтенант Карл Потье<sup>6</sup>, французский инженер, закончивший Политехническую школу и Школу мостов и дорог в Париже, приглашенный в Россию А. Бетанкуром при согласии императора Александра I. К. Потье сменил генерал-лейтенанта Петра Базена<sup>7</sup>, второго директора института, прославившегося крупными инженерными работами в Санкт-Петербурге, выдающегося математика и механика, почетного члена Петербургской академии наук. П. Базен передал Карлу Потье институт, завоевавший высокий научный авторитет среди высших технических учебных заведений города (кроме военных вузов в 1834 году в Санкт-Петербурге готовили специалистов институты Горный, Технологический, Гражданских инженеров, Лесной).

В 1834 году институт располагал крупной библиотекой, физическим, минералогическим, модельным и инструментальным кабинетами, лабораторией, мастерскими и музеем. В институте работали 80 профессоров, преподавателей и других сотрудников, обучались 347 студентов<sup>8</sup>.

9 октября 1836 года директором института был назначен генерал-майор А. Д. Готман<sup>9</sup>, выпускник первого приема в институт (1813 года выпуска), проявивший себя во многих инженерно-строительных работах, талантливым учеником А. Бетанкура.

Помощником Готмана по учебной части стал профессор Я. А. Севастьянов<sup>10</sup>, выпускник института 1814 года. Питомцы института А. Д. Готман и Я. А. Севастьянов в течение первых трех-четырёх лет своей работы перевели преподавание в институте с французского на русский язык и начали выпускать учебные пособия только на русском языке, что в значительной мере облегчало обучение студентов.

Николай Ильич Миклуха захватил перестройку в работе института, обучаясь вначале на французском, а затем — на русском языке.

Он слушал лекции выдающихся ученых: академиком Петербургской академии наук В. Я. Бунаковского<sup>11</sup>

(по высшей математике), М. В. Остроградского<sup>12</sup> (по аналитической механике и астрономии), Г. И. Гесса<sup>13</sup> (по химии), А. Я. Купфера<sup>14</sup>, младшего брата профессора Нежинского лицея (по физике), а также профессоров П. П. Жако<sup>15</sup> (по архитектуре), Я. А. Севастьянова (по начертательной геометрии), И. Ф. Ястржембского<sup>16</sup> (по прикладной механике).

Благодаря таким учителям Николай Ильич в 1840 году блестяще окончил институт вторым по успехам (после Петра Собко, ставшего профессором института и всегда интересовавшегося судьбой своих однокурсников). Получив звание инженера-поручика, Николай Ильич поступил в распоряжение Корпуса инженеров путей сообщения и был определен к работе по соединению рек Волги и Москвы, выполняемой III округом путей сообщения<sup>17</sup>.

Однако 25 февраля 1843 года Н. И. Миклуха был переведен на строительство Петербурго-Московской железной дороги<sup>18</sup>.

Еще в марте 1841 года был образован Особый комитет для составления предварительного проекта железной дороги между Петербургом и Москвой. Главную роль в этом комитете играли профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения П. П. Мельников и Н. О. Крафт<sup>19</sup>, которые подготовили аргументированные технико-экономические обоснования проекта. 1 февраля 1842 года был издан указ Николая I о создании Комитета Петербурго-Московской железной дороги, в составе которого действовала Строительная комиссия под председательством А. Х. Бенкендорфа, при участии П. П. Мельникова, Н. О. Крафта и других специалистов. В августе 1842 года главноуправляющим путей сообщения стал П. А. Клейнмихель, и все строительство дороги было подчинено ему. Строительная комиссия была упразднена, а ее функции были переданы Департаменту железных дорог, образованному в составе Главного управления путей сообщения и публичных зданий. При департаменте была создана техническая комиссия, которая должна была рассматривать все проекты и сметы расходов по железной дороге. В состав этой комиссии вошли 6 человек, в том числе П. П. Мельников и Н. О. Крафт.

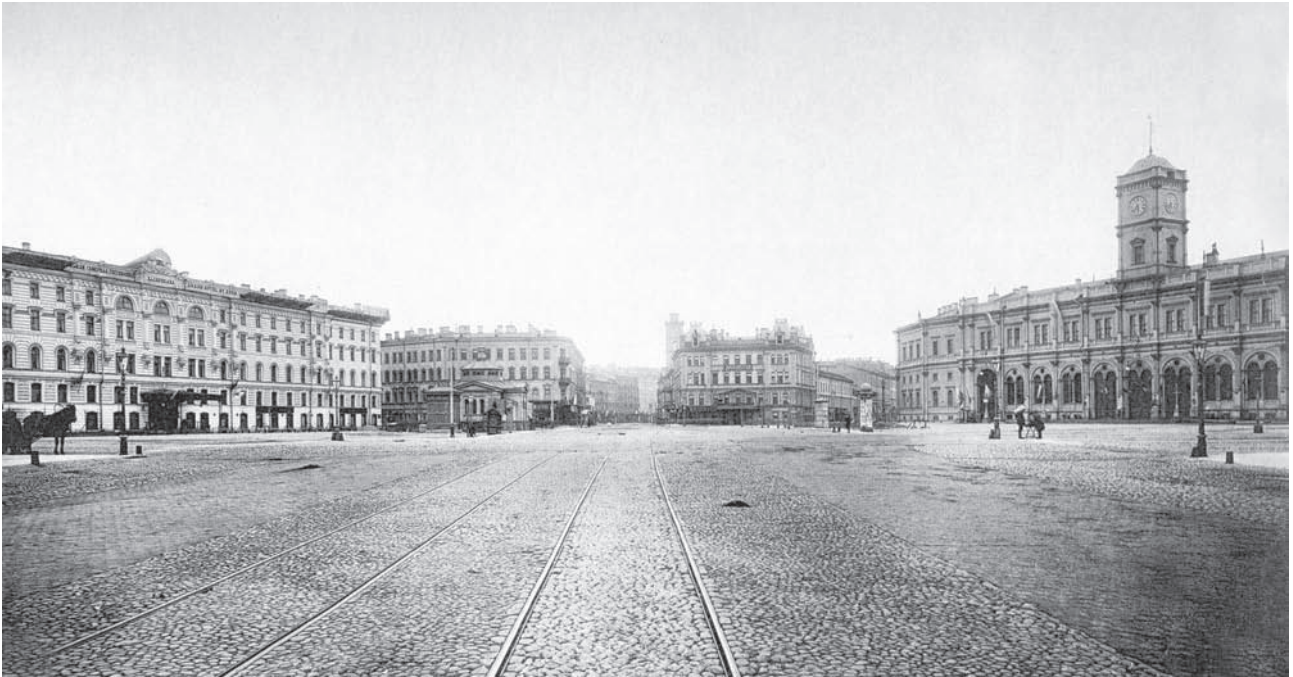
Строительство дороги было поручено двум дирекциям — Северной (от Санкт-Петербурга до нынешней

станции Бологое<sup>20</sup>, под управлением П. П. Мельникова) и Южной (от Москвы до станции Бологое, под управлением Н. О. Крафта). П. П. Мельников поселился в Чудове, а Н. О. Крафт — в Твери. Все лето и осень 1842 года проводились изыскания на местности, в которых участвовали молодые выпускники Института Корпуса инженеров путей сообщения. Основные изыскательские работы в Северной дирекции были завершены в декабре 1842 года, а в Южной — в апреле 1843 года. К маю 1843 года общее направление дороги было нанесено на карту, проект трассы дороги закончен и представлен в департамент на утверждение. Летом 1843 года (после утверждения результатов проектно-изыскательских работ) началось строительство дороги. Каждая дирекция была разделена на 6 участков, а каждый участок на дистанции длиной 10–12 км. Во главе участков и дистанций были поставлены инженеры путей сообщения (их было 79 человек).

Вот в тот период и началась работа Николая Ильича Миклухи в должности начальника дистанции в Северной дирекции под общим руководством П. П. Мельникова. В июле 1846 года Николай Ильич, как сказано в его послужном списке<sup>21</sup>, был назначен «помощником начальника опытного пути от Санкт-Петербургской пассажирской станции до Александровского механического заведения Санкт-Петербургской железной дороги<sup>22</sup> (начальником опытного пути был инженер путей сообщения Петр Клоков).

7 мая 1847 года опытный путь (длиной 27 км) был сдан в эксплуатацию, и открылось рабочее движение грузовых и пассажирских поездов (движение на магистрали начиналось частями по мере готовности отдельных участков). В этом была заслуга и Николая Ильича, первого на дороге отправлявшего поезда из Санкт-Петербурга. 6 марта 1848 года Николая Ильича назначили начальником Санкт-Петербургской пассажирской станции Петербурго-Московской железной дороги и одновременно начальником вокзала, строительство которого еще не было завершено.

Строительство столичного вокзала началось в 1844 году по проекту известного архитектора К. А. Тона<sup>23</sup>, утвержденному императором. Правда, вследствие отъезда К. А. Тона на 5 месяцев за границу к наблюдению за строительством был привлечен архитектор Р. А. Желязевич<sup>24</sup> (семь лис-



Знаменская площадь. Фото К. К. Буллы. 1890-е гг. Инв. ЭРФТ-152

тов чертежей 1845 года по устройству пассажирской станции в Петербурге подписаны Желязевичем). С 1847 года Тон не принимал участия в строительстве вокзала.

Начальником станции и вокзала Николай Ильич оставался до августа 1849 года, 11 августа он был переведен на более ответственную работу — начальником опытного пути Петербурго-Московской железной дороги на участке Южной дирекции между Вышним Волочком и Тверью под начало Н. О. Крафта. В октябре 1849 года этот опытный участок был открыт. Туда по Мариинской водной системе были в разобранном виде доставлены паровозы. Там они были собраны и поставлены на рельсы. Поэтому значение участка, куда был направлен Николай Ильич, было особо важным для организации движения от Бологого до Москвы. На участке от Вышнего Волочка до Твери в октябре 1849 года было открыто движение пассажирских поездов по расписанию с продажей билетов (для движения рабочих поездов этот участок уже был готов в конце августа).

Николай Ильич в декабре 1849 года писал: «Первый поезд назначенного правильного (т.е. по расписанию) пассажирского движения по железной дороге между Вышним Волочком и Тверью отправился из Твери утром в 10 часов и прибыл в Волочек того же числа благополучно. На станциях задержек и в пути остановок не было».

Первыми русскими машинистами на этом опытном пути были Иван Плотников и Василий Исаев<sup>25</sup>.

1 ноября 1851 года Петербурго-Московская железная дорога была сдана в постоянную эксплуатацию. В связи с этим Николай Ильич в сентябре 1851 года возглавил вначале VI, а с июля 1852 года — IV отделение первой двухпутной магистрали России (с жильством в Санкт-Петербурге). Он стал одним из первых инженеров путей сообщения в России, освоивших эксплуатационное направление в своей практической работе на железнодорожном транспорте. При участии начальников отделений дороги, в том числе и Николая Ильича Миклухи, в 1854 году в рамках всей магистрали был введен (впервые в России) график движения поездов.

Инженер Миклуха стал инициатором устройства на опытном участке Петербурго-Московской железной дороги живой изгороди из елок для защиты верхнего полотна дороги от снежных заносов. В письме Н. О. Крафту от 16 марта 1850 года Николай Ильич отметил, что «поставленные ряды елок в настоящую зиму в опытном пути на всем его протяжении весьма хорошо предохранили дорогу от снежных заносов. Елки устанавливались там, где дорога идет по горизонтальной местности или малом возвышении или понижении над нею, при переходе пути в выемку и выходе из нее. На версту требуется около 4-х тысяч елок»<sup>26</sup>.

Условия труда Н. И. Миклухи, особенно на первых порах, были чрезвычайно трудными. Протяженность болот на участке Северной дирекции (от Петербурга до Бологого) составляла 36% (общая длина болот, пересекаемых железной дорогой, достигала 170 км). Строители, в большинстве своем крепостные крестьяне из Белоруссии (на участке работы Н. И. Миклухи их было около тысячи человек), нередко работали по пояс в воде. Их руками было выполнено около 100 млн. кубических метров земляных работ, т.е. 160 тыс. кубометров на один км пути. Этот колоссальный объем работ свидетельствует о непосильной нагрузке каждого рабочего. Кроме того, надо учесть, что рабочие жили на строительстве в деревянных бараках, в шалашах, в землянках, в холщовых палатках. Селили всех по нескольку десятков человек. Плохое питание, скученность и грязь, отсутствие бань и простейших уборных вызвали распространение заразных болезней. Нередко на стройке свирепствовали тиф и цинга, появлялись случаи холеры, что приводило к опасным заболеваниям и смерти. Только в январе—феврале 1846 года на участках Северной дирекции умерло 357 человек. На всей магистрали работало 35 тыс. человек, несколько тысяч из которых погибло от голода и болезней<sup>27</sup>.

Николай Ильич часто находился среди рабочих, поддерживая их своим вниманием и заботой, обеспечи-

вая необходимые перерывы для отдыха и смены одежды, договариваясь с подрядчиками работ об улучшении условий труда. За это они отвечали ему любовью и уважением. Сам Николай Ильич с семьей жил в районе строительства, часто в палатках, работал без отпусков; восьмилетняя бивуачная жизнь подорвала его здоровье, он стал чувствовать усталость. Только поддержка жены и радость общения с детьми придавали ему силы.

Николай Ильич был человеком с широким кругозором, он проявлял интерес не только к технической литературе, его душа была полна поэзии и музыки. Знакомство с поэтом Алексеем Константиновичем Толстым было для него событием. Толстой познакомил Николая Ильича с Н. А. Некрасовым и А. И. Герценом. С семьей Герцена общалась и дружила вся семья молодого инженера. Примечательно, что переписку с Герценом Николай Ильич не прерывал и после того, как тот эмигрировал в Англию. Это обстоятельство не ускользнуло от полиции. Н. И. Миклуха болезненно переживал арест и ссылку Т. Г. Шевченко, которого глубоко уважал как автора «Кобзаря» и других свободолобивых произведений. Т. Г. Шевченко много лет томился в ссылке в Оренбургском крае. Николай Ильич послал Шевченко в Александровский форт 150 руб. Видимо, это не понравилось полиции и самому Александру II. В 1856 году Николая Ильича уволили с должности начальника отделения дороги из-за начала следствия по делу о связях с репрессированным Т. Г. Шевченко.

20 декабря 1857 года, по новому стилю 2 января 1858 года, не отметив свое сорокалетие, в расцвете сил Николай Ильич умер (у него открылся скоротечный туберкулез легких). На руках жены остались пятеро детей (старшему сыну было 12 лет, а младшему — 1,5 года).

Похоронили инженера-капитана на Волковском православном кладбище (в 1938 году его прах был перенесен на территорию, которая в 1885 году получила наименование «Литераторские мостки»<sup>28</sup>).

В 1867 году на ст. Любань Николаевской железной дороги была освящена каменная Петропавловская церковь, построенная по проекту К. А. Тона на народные средства и пожертвование П. П. Мельникова (оно составило 50% необходимой для строительства суммы). На мраморной дос-

ке, размещенной при входе в церковь, были высечены фамилии всех инженеров путей сообщения — строителей дороги, в том числе и фамилия Н. И. Миклухи. К сожалению, эта доска была уничтожена во время Великой Отечественной войны 1941—1945 годов, значительно пострадала и сама церковь.

В 1901 году совет управления Николаевской железной дороги принял решение считать Петропавловскую церковь храмом-памятником Николаевской железной дороги<sup>29</sup>.

В 2000 году, после завершения работ по реставрации Петропавловской церкви, разрушенной в военное время, этот храм был освящен патриархом Московским и всея Руси Алексием II. Восстановление храма проведено на благотворительные средства работников Октябрьской железной дороги, поддерживавших предложение начальника дороги и министра путей сообщения А. А. Зайцева о необходимости реставрации храма.

У Николая Ильича была удивительная семья. Его жена и пятеро детей навечно вошли в историю России, как и сам Н. И. Миклуха.



Екатерина Семеновна Миклуха, урожденная Беккер

Весной 1843 года на участок дороги, где работал Николай Ильич, в связи с профилактикой чумы приехал Семен Иванович Беккер, старый приятель Ильи Степановича Миклухи по Отечественной войне 1812 года<sup>30</sup>.

Летом 1843 года Николай Ильич побывал в Москве у Беккера и по-

знакомился с дочерью Семена Ивановича Екатериной, которая и стала его женой. У Беккера было семеро детей, Екатерина была четвертой. Беккеры происходили из обрусевших немцев, приехавших в Россию еще при Екатерине II. Дед Екатерины Семеновны был лейб-медиком польского короля Станислава Понятовского (приехал из Пруссии по поручению прусского короля), а отец был женат на польке Луизе Шатковской (из города Вильно, скончалась в 1874 году в Киеве). Екатерина Семеновна родилась 3 октября 1826 года, скончалась в ночь на 10 июня 1905 года и похоронена на кладбище г. Малина Житомирской области на Украине, где уже покоились ее сын Сергей и жена Сергея — Анна Петровна.

У Николая Ильича и Екатерины Семеновны было пятеро детей: сыновья Сергей (родился 22.06.1845 г.), Николай (родился 17.06.1846 г. в селе Языково-Рождественском близ Боровичей Новгородской губернии), Владимир (родился 19.05.1853 г.), Михаил (родился 31.03.1856 г.) и дочь Ольга (родилась 29.04.1849 г.).

Старший сын Сергей Николаевич окончил юридический факультет Петербургского университета, работал мировым судьей в Киевской губернии (жил в г. Малине, умер в 1895 г.)<sup>31</sup>.

У Сергея Николаевича было три сына и дочь. Сергей Сергеевич (17.01.1890—16.03.1962) участвовал в



Сергей Николаевич Миклухо-Маклай



Николай Николаевич  
Миклухо-Маклай

Первой мировой войне, за отвагу и храбрость был награжден орденами, в том числе орденом Святого Георгия. В 1920 году он эмигрировал и проживал в Югославии. В Македонии и сейчас проживает его дочь Анна.

Юрий Сергеевич (1892–17.07.1918) учился в гимназии, добровольцем ушел на фронт в годы Первой мировой войны, в июле 1918 году был убит бандитами в своем доме в г. Малине.

Дмитрий Сергеевич (1894–2.01.1941) с 1928 года жил в Ленинграде, с 1938 года работал секретарем редакции журнала «Известия Всесоюзного Географического общества»<sup>32</sup>.

Николай Николаевич, восстановивший полную фамилию отца Миклухо-Маклай (все родственники Николая Николаевича официально приняли эту фамилию), учился в Петербургском университете, но в 1864 году за участие в студенческом движении был исключен из университета без права поступления в высшие учебные заведения России. Образование свое Николай Николаевич продолжил за границей: учился на философском факультете Гейдельбергского университета, на медицинском факультете Лейпцигского и в Йенском университете, где изучал анатомию и зоологию (первые научные работы в этой области принесли Николаю Николаевичу некоторую известность). В 1866 году Н. Н. Миклухо-Маклай отправился на Канарские острова, где вместе со своим учителем зоологом Э. Геккелем изучал животный мир острова Лансароте.

После поездок на Сицилию и в прибрежные области Красного моря осенью 1869 года Николай Николаевич представил Русскому географическому обществу свой план тихоокеанского путешествия с научными целями и получил поддержку.

20 сентября 1871 года он высадился в бухте Астролябия в Новой Гвинее. Корвет «Витязь», совершавший тогда кругосветное плавание, взял на борт Николая Николаевича; команда «Витязя» для Николая Николаевича и его двух спутников построила на берегу бухты небольшую хижину. Так началась удивительная эпопея жизни и научных изысканий знаменитого ученого. В июле 1878 года Николай Николаевич открыл первую в Австралии морскую биологическую станцию<sup>33</sup> (недалеко от Сиднея)<sup>34</sup>.

В 1882 году Миклухо-Маклай побывал в Петербурге и обратился к императору Александру III с предложением защитить население Малайского берега Новой Гвинеи и основать там «вольную русскую колонию». Однако это предложение не было принято, и Николай Николаевич уехал в Сидней, где в течение двух лет приводил в порядок свои обширные коллекции и дневники. Этот материал позволил ему в 1886 году в Петербурге устроить выставку, вызвавшую интерес в научных кругах. Статьи Миклухо-Маклая печатались в «Известиях Императорского Русского географического общества». 14 апреля 1888 года, на 42-м году жизни, Николай Николаевич скончался в Петербурге и был похоронен на Волковском кладбище, но в 1938 году был перезахоронен — его могила находится рядом с могилой отца на «Литераторских мостках»<sup>35</sup>.

Николай Николаевич Миклухо-Маклай был женат на Маргэрит, урожденной Робертсон (21.01.1855–01.01.1936), дочери премьер-министра Нового Южного Уэльса Австралии, с которой почти два года прожил в Петербурге, привез с собой на родину двух сыновей — Александра (14.11.1884 — ноябрь 1951) и Владимира (29.12.1885–19.02.1958). После смерти Николая Николаевича его вдова с детьми возвратилась в Сидней и получала до 1917 года пенсию от российского правительства на содержание детей. Работы и коллекции своего мужа она передала Русскому географическому обществу (они хранятся сейчас в Музее антропологии и этнографии в Санкт-Петербурге).



Маргэрит, жена Николая  
Николаевича

Имя ученого носит берег на северо-востоке острова Новая Гвинея (протяженность берега Маклая — 300 км).

В 1979 году в Сиднее образовано Общество имени Н. Н. Миклухо-Маклая, президентом которого был избран его внук Роб (29.10.1919–25.05.1994), сын Владимира, доктор наук, заведующий физическим департаментом Сиднейского педагогического колледжа. Два места в совете этого общества были предоставлены представителям Географического общества СССР и Института этнографии Академии наук СССР.

В связи со столетием прибытия Н. Н. Миклухо-Маклая в Австралию в Сиднее советом Государственной библиотеки Сиднея совместно с генеральным консулом СССР, при участии потомков ученого, проживавших в Австралии, в июле 1978 года была организована памятная выставка<sup>36</sup>. На открытии выставки присутствовали внуки Н. Н. Миклухо-Маклая: Роб и Кеннет (родился 02.05.1912, адвокат), дети Владимира Николаевича и Пол (родился 02.04.1916, журналист, комментатор и диктор телевидения), сын Александра Николаевича.

Пол с женой в 1971 году посетили Ленинград в связи с празднованием 125-летия со дня рождения своего деда. У Пола трое детей, четверо внуков.

Роб с женой Алисой посещали Ленинград 5 раз (последний раз — в 1994 году) и даже отметили в Ленинграде золотую свадьбу.

В 1984 году Роб с женой перед уходом на пенсию решил снова побывать на родине своего деда. Супруги



Братья Миклухо-Маклай Михаил Николаевич и Владимир Николаевич (стоит) с женой Юлией (1883 г.)

съездили на Украину, под Киев; в Ленинграде посетили могилу Н. Н. Миклухо-Маклая, а затем побывали в средней школе № 232, где в бывшей Второй Санкт-Петербургской гимназии учился Николай Николаевич. Школьники подарили гостям портрет Н. Миклухо-Маклая, выполненный ученицей Дариной Карповой<sup>37</sup>.

К сожалению, в мае 1994 года Роб скончался.

В июле 1996 года общественные организации Сиднея и общество дружбы «Австралия—Россия» провели

научную конференцию памяти Н. Н. Миклухо-Маклая. На территории Сиднейского университета в присутствии посла России в Австралии и работников генерального консульства России в Сиднее был открыт бюст Николая Николаевича (подарок российского правительства)<sup>38</sup>. Памятному событию было посвящено собрание Русского исторического общества (в помещении Свято-Петропавловского собора), а также вечер в честь Н. Н. Миклухо-Маклая в Русском клубе в Стратфилде. Музей У. Мак-

лая, сподвижника Н. Н. Миклухо-Маклая, осуществил прием гостей в здании «Элизабет Бэй Хаус»<sup>39</sup>.

В Советском Союзе (а сейчас в России) опубликованы научные труды Н. Н. Миклухо-Маклая, охватывающие весь период активной творческой деятельности ученого.

Так, в 1999 году Институтом этнографии и антропологии имени Н. Н. Миклухо-Маклая Российской академии наук опубликовано Собрание сочинений Миклухо-Маклая в 6 томах (аналогичное издание было осуществлено в 1950—1954 гг. и в 1990 г.). Н. Н. Миклухо-Маклаю посвящены многочисленные научные статьи и популярные очерки, монографии и диссертации. В 1989 году на русском языке опубликован обширный труд австралийского исследователя Гринопа Франка Сиднея — «О том, кто странствовал в одиночку», впервые изданный в Сиднее в 1944 году.

Тиражом в 115 тыс. экземпляров в 1965 году в Москве вышла книга М. С. Колесникова «Миклухо-Маклай», вобравшая в себя многочисленные сведения о жизни и творческих поисках русского ученого.

Николай Николаевич оставил своеобразное завещание своим детям — правила своей жизни<sup>40</sup>:

1. Помни, что каждый вечер мы делаемся беднее на один день.
  2. Твои права оканчиваются там, где начинаются права другого.
  3. Не делай другому того, что не желаешь, чтобы сделали тебе.
  4. Не обещай — раз обещав, старайся исполнить.
  5. Никогда не раскаивайся в том, что сделал, но если осознал, что сделал плохо, — не повторяй.
  6. Не берись за дело, не будучи уверенным, что его выполнишь.
  7. Раз начав работу, старайся ее кончить как можно лучше — не переделывай ее несколько раз. На следующей работе не повторяй ошибок первой.
  8. Если не сделаешь, когда можешь, не сможешь сделать, когда и захочешь.
  9. Людей следует ценить по тем целям, которые они перед собой ставят.
  10. Все, куда человек стремится, является бесконечным.
  11. «Tendo una parola» — «Держу одно слово».
- Последнее было жизненным девизом рода потомственных дворян Миклухо-Маклаев (в России каждый

потомственный дворянин должен был иметь родовой девиз).

Ольга Николаевна Миклухо-Маклай проявила себя талантливой художницей по фарфору. Она умерла в 1880 году при рождении ребенка. Сын ее Михаил (родился 31.01.1880 г.) воспитывался в доме бабушки в г. Малине и носил фамилию Миклухо-Маклай. Он окончил Киевский университет и работал там профессором.

Владимир Николаевич Миклухо-Маклай после окончания гимназии в 1869 году поступил в Морской кадетский корпус и отлично окончил его в 1873 году. Получив первый офицерский чин в царском флоте, мичман В. Н. Миклухо-Маклай был направлен на Черноморский флот. Во время русско-турецкой войны 1877–1878 годов, проходя службу на крейсере, он заслужил славу отважного офицера. Однако в знак протеста против жестоких порядков на царских военных кораблях в 1879 году Владимир Николаевич перешел в торговый флот. Плавая капитаном парохода на трассе Одесса–Владивосток, он хорошо изучил Тихий океан, что позволило ему в будущем свободно ориентироваться на море в годы войны с Японией. В 1882 году Владимир вернулся на военный корабль и получил чин капитана I ранга. Переведенный на Балтийский флот, он командовал броненосцами. Осенью 1902 года Владимир Николаевич стал капитаном броненосца береговой обороны «Адмирал Ушаков», на котором в 1905 году пришлось принять участие в Цусимском сражении. После первого дня морского боя поврежденный броненосец тихим ходом, отстав от других кораблей, направился во Владивосток и был замечен двумя японскими крейсерами. Контр-адмирал Симamura поднял сигнал, требуя сдачи броненосца. Однако Миклухо-Маклай предпочел сражаться, а не сдаваться врагу. Артиллеристы броненосца нанесли японскому крейсеру «Ивате» значительные повреждения, но силы были неравные, и броненосец, обстреливаемый японцами, наклонился и стал тонуть. Всем уцелевшим матросам капитан корабля приказал прыгать за борт, а корабль затопить. Сам же отказался от места в подошедшей японской шлюпке, указав на тонущего рядом моряка, и скрылся в водах Японского моря. Так вечером 15 мая (28 мая по новому стилю) 1905 года погиб вместе со многими боевыми товарищами один из лучших моряков



Ольга Николаевна Миклухо-Маклай

русского флота, патриот своей родины. Ему было всего 52 года<sup>41</sup>. Детей у Владимира Николаевича не было.

Подвиг Владимира Николаевича Миклухо-Маклая нашел отражение в воспоминаниях очевидцев, одно из которых «Памяти героически погибших в Цусимском бою офицеров и команд» капитана II ранга Г. К. Графа опубликовано в сборнике статей «С эскадрой адмирала Рожественского» (изда-

тельство «Облик», Санкт-Петербург, 1994) по материалам книги, изданной в Праге к 25-летию Цусимского сражения.

После Русско-японской войны 1904–1905 годов в Санкт-Петербурге был возведен и 31 июля 1911 года освящен построенный за один год храм-памятник «Спас на Водах» в память всех русских моряков и погибших кораблей. Мозаичная икона

Христа Спасителя, шествующего по морю и посылающего последние благословения тонущим морякам, была в окружении мраморных досок с медными пластинами. На одной из досок было выгравировано название корабля — «Адмирал Ушаков» и имя легендарного командира корабля — «Владимир Миклухо-Маклай». Храм-памятник, простоявший до 1932 года, был возведен по проекту архитектора М. М. Перетятковича. Работы по строительству храма возглавил инженер путей сообщения С. Н. Смирнов<sup>42</sup>. Недавно было принято решение о возрождении «Спаса на Водах».

Михаил Николаевич Миклухо-Маклай после окончания Первого реального училища и химико-технического отделения дополнительного класса в 1876 году поступил в Горный институт в Петербурге. Окончив институт в 1882 году, он отправился в Германию, где в Мюнхенском университете слушал лекции и работал под руководством профессора Р. Гертвича. В мае 1886 года Михаил поступил в распоряжение Общества Путиловских заводов, но по поручению Минералогического общества производил геологические исследования уездов Волынской губернии, а затем и на Северо-Западе России — в районе Олонца и островов Ладожского озера, расположенных вокруг Валаама, бассейнов рек Свири, Олонки, Тулоксы, Видмецы, побережья Ладожского озера. Эти исследования были использованы при составлении первой геологической карты Европейской части России.

Михаил Николаевич провел тщательную обработку «Дневника Туруханской экспедиции 1866 г.» геолога

и географа И. А. Лопатина для опубликования его в «Записках Императорского Русского географического общества».

Михаил Николаевич принял участие в работе по составлению Русской геологической библиотеки, издаваемой С. Н. Никитиным, геологом и палеонтологом, членом-корреспондентом Петербургской академии наук.

Михаил Николаевич 7 лет работал в Музее Горного института, но его увлекли геологические исследования восточного побережья Белого моря, Хиловские минеральные источники. Он включился в работу Геологического комитета (ныне Всероссийского геологического НИИ имени А. П. Карпинского).

Михаилу Николаевичу принадлежит разведка и описание месторождения каолина в Киевской губернии (в районе г. Умани), необходимого для производства алюминия. В конце 1890-х годов он покинул Петербург и жил до 1923 года в г. Малине, а потом возвратился в Петроград в Геологический комитет, где продолжил работу по составлению Русской геологической библиотеки.

12 апреля 1927 года Михаил Николаевич умер. Он похоронен на Волковском кладбище, где покоятся его отец, брат Николай и сестра Ольга<sup>43</sup>.

У Михаила Николаевича было трое детей: Александр (1887—1947), Серафима (1889—1971) и Николай (1899—1956). Серафима вышла замуж за двоюродного брата Дмитрия, сына Сергея Николаевича. В ученом мире известны имена внуков Михаила Николаевича и Сергея Николаевича. Артемий Дмитриевич (1908—1981) — крупный геолог, окончил Горный ин-

ститут, кандидат геолого-минералогических наук; Андрей Дмитриевич (1914—1965) — доктор геолого-минералогических наук, профессор Ленинградского университета; Николай Дмитриевич (1915—1975) окончил восточный факультет Ленинградского университета, кандидат исторических наук, востоковед-иранист.

В нашем городе живут потомки братьев Михаила Николаевича и Сергея Николаевича. Правнук Николай Андреевич родился в 1940 году, окончил географический факультет Ленинградского университета и 35 лет проработал в Центральном научно-исследовательском геолого-разведочном институте. Сейчас он на пенсии<sup>44</sup>. Правнучка Ольга Андреевна родилась в 1949 году, работает ответственным редактором в издательстве «Азбука». Они носят фамилию Миклухо-Маклай.

Таким образом, потомки инженера путей сообщения Н. И. Миклухи стали неотъемлемой частью истории России, посвятив Отечеству свой труд и творчество.

Николай Ильич и его потомки никогда не стремились к славе, к получению наград и званий. Все, чем они занимались в жизни, делалось ради процветания Родины.

О таких людях А. П. Чехов писал: «...один Пржевальский или один Стэнли<sup>45</sup> стоят десятка учебных заведений и сотни хороших книг... и недаром на тех путях, где проходили они, народы составляют о них легенды».

Петербургский государственный университет путей сообщения гордится своими питомцами, среди которых Николай Ильич Миклуха занимает особое место в мемориале выпускников — инженеров путей сообщения.

<sup>1</sup> Куриленко Г. Один из первых // Гудок. 1957. 22 июня.

<sup>2</sup> Гимназия — среднее общеобразовательное учебное заведение (преимущественно с гуманитарным уклоном), ориентированное на подготовку воспитанников в университеты. В России первая гимназия была открыта в 1726 г. в Петербурге при Академии наук. В 1809 г., когда был основан Институт Корпуса инженеров путей сообщения, в России действовало 32 гимназии, в том числе Нежинская гимназия (Алешинцев И. А. История гимназического образования в России (XVIII и XIX вв.). СПб., 1912).

<sup>3</sup> Гимназия высших наук и лицей князя Безбородко. СПб., 1881. С. 391.

<sup>4</sup> Рыкачев Е. Н. Дмитрий Иванович Журавский. М., 1984. С. 9—13.

<sup>5</sup> БЕТАНКУР Августин Августинович (1758—1824) — испанский инженер-механик, математик, один из основоположников теории машин и механизмов, на русской службе с 1808 г., организатор и первый директор Института Корпуса инженеров путей сообщения, главный директор путей сообщения в 1819—1822 гг., председатель Комитета по строительству Петербурга в 1816—1824 гг., автор проектов Московского манежа, зданий Нижегородской ярмарки, ассигнационной фабрики в Санкт-Петербурге, член-корреспондент Национального института Франции.

<sup>6</sup> ПОТЬЕ Карл Иванович (1786—1855) — французский инженер, профессор и директор Института Корпуса инженеров путей сообщения в 1824—1836 гг., подготовил и издал первый учебник по начертательной геометрии на французском языке, в отставку вышел в звании генерал-лейтенанта.

<sup>7</sup> БАЗЕН Петр Петрович (1786—1838) — французский инженер, математик, механик, профессор и директор Института Корпуса инженеров путей сообщения в 1824—1836 гг., член-корреспондент, почетный член Петербургской академии наук, автор многих инженерных сооружений, в том числе 30 мостов в Санкт-Петербурге и пригородах.

<sup>8</sup> История Института инженеров путей сообщения императора Александра I за первое столетие его существования (1810—1910) / Сост. А. М. Ларионов. СПб., 1910.

<sup>9</sup> ГОТМАН Андрей Данилович (1790—1856) — инженер путей сообщения, профессор архитектуры, директор Института Корпуса инженеров путей сообщения в 1836—1843 гг., построил главное здание института, осуществил ряд важных инженерных проектов в Санкт-Петербурге, входил в состав, а затем возглавлял Комитет по строительству Петербурга, был членом комиссии по строительству железной дороги Петербург—Москва, в 1859 г. получил звание инженер-генерала.



- <sup>10</sup> СЕВАСТЬЯНОВ Яков Александрович (1796–1849) – инженер путей сообщения, профессор и помощник директора Института Корпуса инженеров путей сообщения, основоположник отечественной науки в области начертательной геометрии и графики, редактор «Журнала путей сообщения», член Совета путей сообщения, генерал-майор Корпуса инженеров путей сообщения.
- <sup>11</sup> БУНЯКОВСКИЙ Виктор Яковлевич (1804–1899) – математик, член и вице-президент (1864–1889) Петербургской академии наук, профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения, автор одного из первых учебников по теории вероятностей.
- <sup>12</sup> ОСТРОГРАДСКИЙ Михаил Васильевич (1801–1861) – математик и механик, член Петербургской академии наук и многих иностранных академий, профессор аналитической механики Института Корпуса инженеров путей сообщения в течение 30 лет, основатель Петербургской математической школы.
- <sup>13</sup> ГЕСС Герман Иванович (1802–1848) – выпускник Дерптского университета, доктор медицины, химик, академик Петербургской академии наук, основатель «термохимии», профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения, в 1833 г. выпустил учебник «Основания чистой химии» – основное руководство по химии в вузах России (до выхода менделеевского учебника).
- <sup>14</sup> КУПФЕР Адольф Яковлевич (1799–1865) – физик, член Петербургской академии наук, профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения.
- <sup>15</sup> ЖАКО Павел Петрович (1798–1860) – выпускник Парижской школы мостов и дорог, профессор архитектуры Института Корпуса инженеров путей сообщения (1821–1836), автор проекта первой церкви института, открытой в 1829 г., автор проекта здания Петербургского дворянского собрания (где сейчас размещалась Филармония) и Голландской церкви (Невский проспект, 20).
- <sup>16</sup> ЯСТРЖЕМБСКИЙ Николай Феликсович (1808–1874) – инженер путей сообщения, профессор прикладной механики Института Корпуса инженеров путей сообщения, автор «Курса прикладной механики» в двух томах (1838), в 1848 г. был направлен в XI округ путей сообщения (Могилев), один из авторов Строительного устава и «Собрания чертежей по части строительного искусства».
- <sup>17</sup> Реализация проекта одного из крупнейших гидротехнических сооружений первой трети XIX в. – водного пути «Москва–Волга» для соединения Петербургского порта с Москвой (автор проекта – выпускник института 1817 г., инженер путей сообщения Н. М. Бугайский) началась в 1824 г., но в 1843 г. работы были приостановлены из-за отсутствия средств. Только через 100 лет, в 1932–1937 гг., был сооружен канал «Москва–Волга» протяженностью 128 км с 240 различными гидротехническими сооружениями.
- <sup>18</sup> Формулярный список о службе и достоинстве исправляющего должность начальника IV отделения Петербурго-Московской железной дороги капитана Миклухи (Российский государственный исторический архив (РГИА), Ф. 207, 1853. Оп. 16. Д. 145).
- <sup>19</sup> КРАФТ Николай Осипович (1798–1854) – инженер путей сообщения, специалист в области строительства железных дорог, возглавлял Южную дирекцию изысканий и строительства Петербурго-Московской ж. д., разработал методы возведения земляного полотна железной дороги на болотистых грунтах.
- <sup>20</sup> История Института инженеров путей сообщения императора Александра I за первое столетие его существования (1810–1910).
- <sup>21</sup> Формулярный список о службе и достоинстве исправляющего должность начальника IV отделения Петербурго-Московской железной дороги капитана Миклухи (РГИА, Ф. 207, 1853. Оп. 16. Д. 145).
- <sup>22</sup> В 1844 г. по инициативе Мельникова Александровский механический завод в Петербурге был передан Ведомству путей сообщения и получил новое название: «Александровский главный механический завод Санкт-Петербурго-Московской железной дороги». При заводе был создан специальный комитет, в состав которого входил П. П. Мельников. Этот комитет разрабатывал технические условия на проектирование подвижного состава и осуществлял контроль за качеством поставляемых паровозов и вагонов. Сегодня завод является акционерной компанией «Пролетарский завод». На территории завода на гранитном пьедестале установлена модель паровоза с надписью: «Модель первого магистрального паровоза, построенного в России в марте 1845 г. умельцами бывшего Александровского завода». Н. И. Миклуха был свидетелем появления на железной дороге первых паровозов, построенных на Александровском заводе.
- <sup>23</sup> ТОН Константин Андреевич (1794–1881) – архитектор, академик Петербургской академии наук, профессор, член строительного комитета Департамента проектов и смет Главного управления путей сообщения и публичных зданий, создатель проектов и главный архитектор храма Христа Спасителя, Большого Кремлевского дворца, Оружейной палаты в Москве и других уникальных сооружений.
- <sup>24</sup> ЖЕЛЯЗЕВИЧ Рудольф Андреевич (1812–187?) – военный инженер, архитектор Департамента военных поселений России, профессор Академии художеств, автор проектов зданий вокзалов на Петербурго-Московской железной дороге (1842–1851).
- <sup>25</sup> РГИА. Ф. 249, 1849. Оп. 1. Д. 272. Л. 386.
- <sup>26</sup> Там же. Ф. 249, 1849–1852. Оп. 1. Д. 311. Л. 115.
- <sup>27</sup> Магистраль имени Октября. М., 1990. С. 44–51.
- <sup>28</sup> Исторические кладбища Петербурга: Справочник-путеводитель. СПб., 1993. С. 325.
- <sup>29</sup> Московская железная дорога. М., 1997.
- <sup>30</sup> С. И. Беккер (27.10.1785–11.04.1854) во время Отечественной войны 1812 г., подполковник Низовского казачьего полка, был ранен в Бородинском сражении, вышел в отставку, получил должность смотрителя больницы чернорабочих в Москве, похоронен в Московском некрополе, на иноверческом кладбище на Введенских горах. (По сведениям О. А. Миклухо-Маклай, ответственного редактора издательства «Азбука» в Санкт-Петербурге, и ее мамы К. В. Миклухо-Маклай).
- <sup>31</sup> По сведениям О. А. Миклухо-Маклай.
- <sup>32</sup> По сведениям О. А. Миклухо-Маклай.
- <sup>33</sup> Такая же станция по инициативе Н. Н. Миклухо-Маклая была создана в Севастополе (в настоящее время – Институт биологии южных морей Академии наук Украины).
- <sup>34</sup> Внуков Н. Великие путешественники: Биограф. словарь. СПб., 2000. С. 417–424.
- <sup>35</sup> 24 марта 1888 г. умер известный писатель В. С. Гаршин. На это событие откликнулись «Санкт-Петербургские ведомости», где впервые в некрологе было названо место захоронения Гаршина как «Литераторские мостки».
- <sup>36</sup> Дмитриев В. Отец великого путешественника // Веч. Ленинград. 1982. 29 июля.
- <sup>37</sup> Рошина С. Юные друзья Маклая // Ленингр. правда. 1984. 16 нояб.
- <sup>38</sup> Автору этой статьи удалось побывать в Сиднее в связи с приемом в почетные члены Сиднейского университета и присутствовать при открытии памятника Н. Н. Миклухо-Маклаю, где Кеннет и Владимир Сергеевич Стариков, почетный член Общества Миклухо-Маклая в Сиднее, разрешили себя сфотографировать.
- <sup>39</sup> Миклухо-Маклай, 1846–1888: Программа мероприятий, посвящ. 150-летию со дня рождения Н. Н. Миклухо-Маклая. Сидней, 1996.
- <sup>40</sup> Миклухо-Маклай А. Д. Новые данные о Н. Н. Миклухо-Маклае и его родных // Страны и народы Востока: Сб. Л., 1980. Вып. XXVIII. С. 186.
- <sup>41</sup> Куриленко Г. Славная семья русских патриотов // Смена. 1980. 11 июня.
- <sup>42</sup> Соловьева Т. А. К причалам Английской набережной. СПб., 1998. С. 29–34.
- <sup>43</sup> Машков В. Миклухо-Маклай младший // Веч. Ленинград. 1990. 27 сент.
- <sup>44</sup> По сведениям О. А. Миклухо-Маклай.
- <sup>45</sup> ПРЖЕВАЛЬСКИЙ Н. М. (1839–1888) – выдающийся российский географ, натуралист, путешественник, исследователь Уссурийского края и Центральной Азии.
- СТЭНЛИ Генри Мортон (1841–1904) – видный американский исследователь Африки, дважды пересек Африку, обследовал все течение реки Конго и исследовал озеро Танганьика (Внуков Н. Великие путешественники: Биограф. словарь).