

Анатолій Шевченко

**Основатели
Горловки**

Анатолий Шевченко

Основатели Горловки

Краеведческие очерки

Донецк

ЧП "Издательский дом "Первая линия" 2001

ББК 63.3 (4 Укр - 4 Дон) Ш37

Шевченко А.В. Основатели Горловки: Краеведческие очерки / Редактор А.Я. Гросов -Донецк: ЧП "Издательский дом "Первая линия", 2001. -60 с.

В сборнике известного горловского краеведа рассказывается о жизни и деятельности основателей родного города П.Н. Горлова и С.С. Полякова.

Книга издана при содействии и спонсорской помощи Горловского акционерного отделения Проминвестбанка Украины и его управляющего - депутата городского совета Леонида Федосеевича СМОТРИЦКОГО, которым автор выражает признательность и благодарность.

ISBN 9-7707-5197-5

© Анатолий Васильевич Шевченко, 2001.

Книга "Основатели Горловки"

В районе средней школы № 1 города Горловки воздвигнут памятник основателю города Петру Николаевичу Горлову, талантливому русскому инженеру, открытый по инициативе городского головы Виктора Александровича Рогача. К сожалению, специально посвященной книги об этом замечательном человеке до сих пор нет.

Учитель - краевед Анатолий Васильевич Шевченко в своем издании и рассказывает о жизненном пути инженера П.Н. Горлова, о его неутомимой творческой деятельности.

Немалый вклад внес Петр Николаевич в развитие нашего города. Именно он выбрал место для строительства Азовского рельсового завода и каменноугольного рудника при нём и убедил предпринимателя С.С. Полякова на территории, где сейчас наш город, открыть каменноугольный рудник - Корсунская копь (бывшая шахта "Кочегарка"), а также убедил открыть первое в России частное среднее учебное заведение, которое готовило специалистов для горнодобывающей промышленности России.

В очерке "Самуил Соломонович Поляков", А.В. Шевченко рассказывает об известном русском железнодорожном деятеле, имя которого тесно переплетено с историей Горловки.

С.С. Поляков - учредитель Общества южнорусской каменноугольной промышленности и Азовского рельсового завода. На территории нашего города стали действовать ряд каменноугольных рудников: "Корсунский рудник", шахта "Альберт" (ныне шахта им. Ленина), шахта № 8 (ныне шахта им. Гаевого).

Предприниматель Самуил Соломонович Поляков основал в нашем городе горное училище, которое всячески поддерживал. Оно получило название "Горное училище С. С. Полякова".

По приказу С. С. Полякова возле станции Корсунь (ныне Горловка) был заложен лесопитомник, на базе этого лесопитомника в 1932 году в Горловке был открыт парк культуры и отдыха им. Горького.

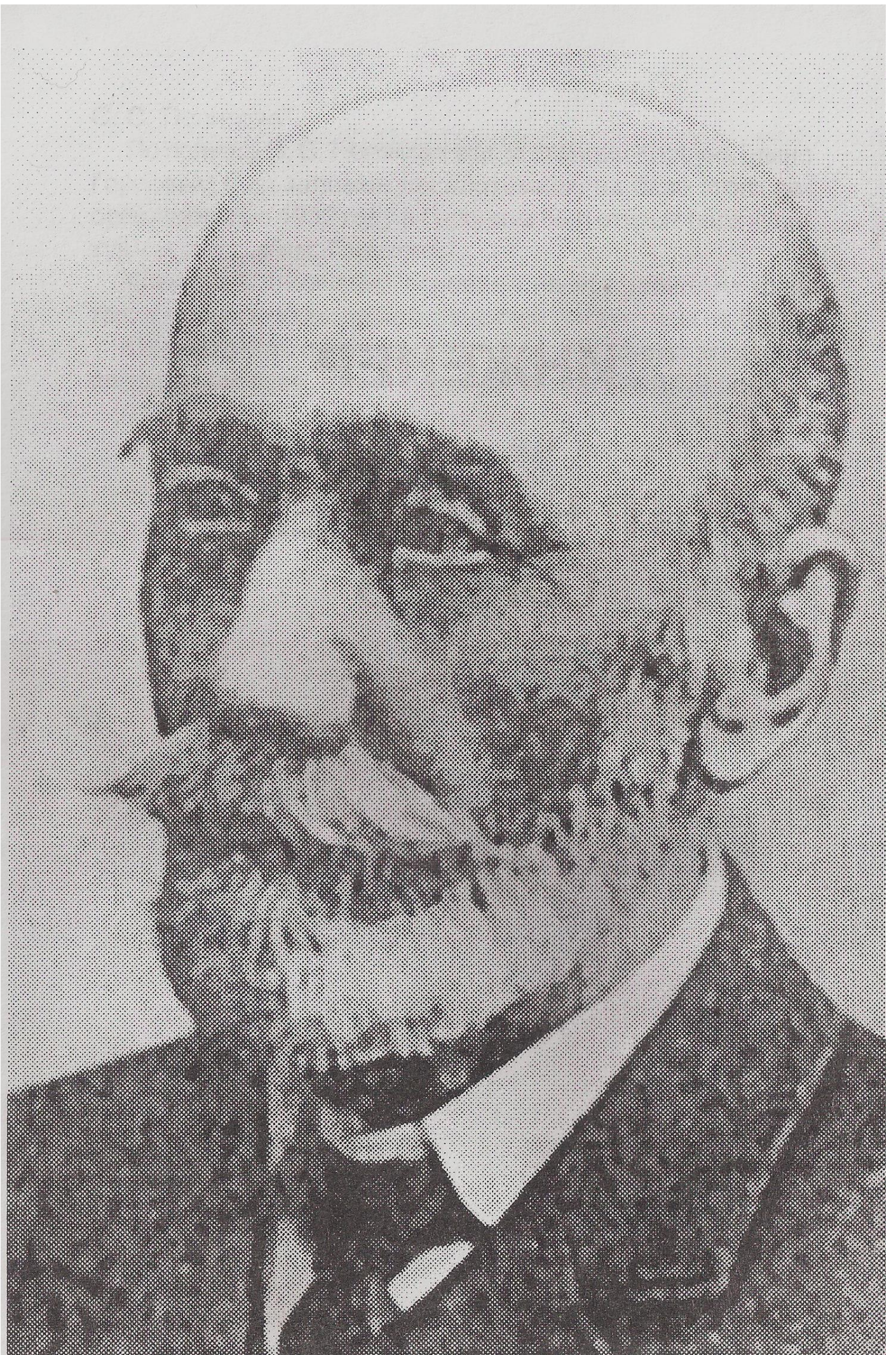
Книга А.В. Шевченко основана на исторических фактах, которых в обиходе исторической литературы не было.

Она читается с большим интересом и станет хорошим подспорьем всем, кто интересуется историей Горловки.

В.В. Червоницкий,

*профессор Горловского
педагогического института
иностранных языков.*

**ИНЖЕНЕР
ПЕТР НИКОЛАЕВИЧ
ГОРЛОВ**



ЕГО ИМЕНЕМ НАЗВАН ГОРОД

Наверное, ни один город Донбасса не имеет такой удивительной судьбы, как Горловка. Вот уже более ста лет он с честью носит это название. И назван наш город по имени талантливого русского инженера Горлова Петра Николаевича. И что интересно - название Горловка никогда не менялось. Мне удалось просмотреть литературу по истории родного Донецкого края как до октября 1917 года, так и после этого времени.

Повсюду значится только одно имя - Горловка.

О самом инженере П.Н. Горлове мы знаем очень мало. Только в последнее время, в связи со 150-летием со дня рождения, появился ряд статей, но до сих пор о нем не издано ни одной книжки. Имени инженера Петра Николаевича Горлова нет ни в Большой Советской энциклопедии (3-е издание), ни в Украинской Советской энциклопедии 1-го и 2-го изданий, ни в Украинской энциклопедии Украинизма.

Автор этих строк предлагал главному редактору Украинской Советской энциклопедии 2-го издания Миколу Платоновичу Бажану поместить очерк о П.Н. Горлове в 1978 году, но М.П. Бажан сослался на то, что объем энциклопедии не позволяет ввести имя знаменитого инженера в содержание энциклопедии.

Мы постараемся рассказать об этом человеке.

ИСТОКИ РОДСТВА П.Н. ГОРЛОВА

Нам удалось установить со слов близких родственников инженера П.Н. Горлова, что своими истоками родства он принадлежит к украинскому казачьему сословию. Но, чтобы не быть голословными, мы решили навести письмо от 27 мая 1977 года присланное Анатолию Шевченко от Дмитрия Горлова, который проживал в городе Луцке Волынской области.

Вот что пишет Дмитрий Горлов:

"Уважаемый Анатолий Васильевич! Получил Ваше любезное письмо, за которое все мы благодарим, из которого вижу, что Вы - энтузиаст своего дела и что только благодаря Вам жители Горловки узнали историю своего города.

Прежде всего сообщу о себе. Да, я Горлов и сын Петра, но не Николаевича, а Алексеевича и что Горловы некогда проживали в Черниговской губернии и числились в казачьем сословии. По упразднению казачьего сословия были приписаны к дворянам России, переселились все в Украину, в Киев, откуда ветви разошлись и одна жила на Волыни (моя ветвь), вторая осталась в Киеве.

Чтобы не быть голословным, подтверждаю документальными данными, т. е. письмом моей тетки, которая родилась в Остроге, в котором она сообщила мне интересные для меня данные по интересующему меня вопросу.

В памяти моей ещё смутно сохранились разговоры старших, т.е. моих родителей с моими дядями о каких-то родственниках, проживающих в Петербурге и все эти благие намерения полагали на "надо будет". Тетя моя, Елена Сергеевна, должна была выполнить намерение отыскать родных.

Последующие события (первая мировая война, революция, граница между Польшей и Россией) надолго разъединили наши местности, затем нашествие фашистов смели и города, и все, и людей. Поэтому так трудно отыскивать и восстанавливать события.

Мы взялись за тяжелое, кропотливое, но благодарное дело дойти до истоков. Тетя пишет, что в 1913 году, как сообщили ей Гирсы, Горлов уехал в Горловку, по месту работы, где открыл новые пласты угля".

Далее в этом же письме Д. Горлов сообщает:

Уважаемый Анатолий Васильевич! Я пытался сделать модель генеалогического древа. ... Я считаю, что открывателем был Степан, сын Моисея Горлова, а Моисей похоронен в с. Бельцы Волынской губернии. Надпись на склепе Горловых я лично читал".

Таким образом, своими корнями Горловы уходят к украинскому казачьему сословию и открывателем рода Горловых был какой-то казак Степан, проживавший на Волыни.

Затем ветвь Горловых разделилась и представитель одной из них уехал в Россию, в Сибирь, где служил сначала писарем, а затем стал действительным статским советником. Это отец Горлова Петра Николаевича - Николай Петрович Горлов.

РОДИТЕЛИ П.Н. ГОРЛОВА

Горлов Петр Николаевич родился 11 мая 1839 года в городе Симбирске (ныне Ульяновск).

В метрическом свидетельстве воспитанников Горного корпуса в Петербурге указывается, что оно выдано П.Н. Горлову 16 марта 1840 года Симбирской духовной Консistorией.

К сожалению, на наш запрос в Ульяновский государственный архив подтвердить место рождения Горлова Петра Николаевича, ответ дали отрицательный: архивы не сохранились. Очевидно, инженер Горлов Петр Николаевич родился все же в Симбирске. Отец будущего инженера Николай Петрович - действительный статский советник - служил в Сибири.

Как вспоминает Вадим Петрович Горлов - внук П.И. Горлова:

"Прадед мой начинал с писаря. Но ему так хотелось сделать карьеру, что уехал в Сибирь и дослужился там до чина действительного статского советника. Он дружил со Сперанским, Батеньковым, открывал в Сибири в свое время масонскую ложу и питал большую симпатию к декабристам".

Н. П. Горлов служил в Сибири председателем Губернского Правления, выполнял часто должность губернатора Сибири.

В начале 1827 года Николай Петрович Горлов, выполняя должность губернатора Сибири, сочувственно отнесся к судьбе восьми декабристов Муравьева, Давыдова, Оболенского, Якубовича, Волконского, Трубецкого, братьев Борисовых.

Он вместо того чтобы направить их, как государственных преступников на каторжные работы на Нерчинский рудник, распорядился доставить декабристов на заводы гражданского ведомства. Более того осужденные преступники были освобождены от оков, им предоставили лекаря.

На имя графа Бенкендорфа в Санкт-Петербург 27 июня 1827 года из Иркутска была направлена депеша:

"Ваше Превосходительство, представляем Государю Императору, записанного от 7 июня, а полученного Вами уведомлениями председателя Правления Действительным Статским Советником Горловым, который, исправляя должность губернатора, отправил 8 человек, государственных преступников, не в Нерчинский рудник, но в заводы Гражданского ведомства". В том же донесении указывалось, что государственные преступники председателем Губернского Правления действительным статским советником Горловым направлены в следующие заводы гражданского ведомства: первые два в Александровский винокурный, Оболенский и Якубович - в Иркутский солеварный, а последние четыре - в Николаевский винокурный. Это вызвало недовольство со стороны правительства императора Николая I-го".

В 1828 году Н.П. Горлов покидает службу в Сибири. Он переезжает в Москву, в подмосковных селах Измайлово и Свирлово занимается на фабриках выделкой шерсти, состоит на государственной службе. А 7 сентября 1833 года был уволен со службы по состоянию здоровья.

22 сентября 1835 года Н.П. Горлов вступил в брак с Кенске Натальей Ефимовной.

К сожалению, сведениями об этой женщине мы не располагаем.

В 1835 году Николай Петрович Горлов издал в Петербурге свою книгу "История Японии, или Япония в настоящем виде". Вышли две части этой книги.

В предисловии к своей книге он писал:

"Долгое пребывание мое на службе во всех Сибирских губерниях и наиболее восточной части дало мне возможность собрать государство "Япония".

В 1840 году вышла в Петербурге вторая книга Н.П. Горлова "Полная история Чингисхана, составленная из татарских летописей и других источников".

В 1849 году Николай Петрович Горлов умер.

ДЕТСКИЕ И ЮНОШЕСКИЕ ГОДЫ. НАЧАЛО ТРУДОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ П.Н. ГОРЛОВА

В подмосковных селах Измайлово и Свирлово протекало детство сына Н.П. Горлова - Петра.

По-видимому, в детстве Петя проявлял интерес к фабрично-заводскому делу, часто навещал фабрики отца, где выделялась шерсть.

Как мы уже сообщили, в 1849 году умер Николай Петрович Горлов. Это было ударом для семьи Горловых. Мать, Наталья Ефимовна Горлова, отдает в том же 1849 году своего сына Петра учиться в Первую Московскую гимназию. Но Петя Горлов проучился там недолго - всего три года.

В феврале 1850 года Московский Земский Суд выдал ему свидетельство о том, что он действительно сын действительного статского советника Николая Петровича Горлова для поступления в казенные учебные заведения России.

26 апреля 1852 года Наталья Ефимовна Горлова обращается с просьбой к начальнику штаба корпуса Горных инженеров в Санкт-Петербурге с просьбой принять ее сына Петра в Горный институт, а 28 мая 1852 года вместе с прошением отправляет документы о сыне Петре.

7 июня 1852 года штаб корпуса Горных инженеров направил такой ответ:

"Супруге действительного статского советника Наталье

Ефимовне Горловой

Штаб корпуса Горных инженеров рассмотрел приложение к просьбе Вашего превосходительства от 26 апреля и 28 мая сего года документы о сыне Вашем Петре, родившемся 11 мая 1839 года и нашел их правильными, дозволяют ему явиться в Институт Корпуса Горных инженеров к 1 числу августа на приемный для вступников в текущем году экзамен, с предъявлением начальству института сего извещения". |

Летом 1852 года Петр Николаевич Горлов вместе с матерью приезжают в Санкт-Петербург в горный институт. А 18 августа 1852 года в Горном институте состоялся приемный экзамен, на котором присутствовал директор - генерал-майор Волков и члены комиссии, имеющие воинские звания - полковник и подполковник.

Петр Николаевич блестяще ответил на все вопросы, с честью выдержал экзамены и был зачислен в Горный институт.

Все воспитанники Горного института находились на полном государственном обеспечении.

Начались учебные трудовые будни. На протяжении семи лет Петр Горлов прилежно учился и окончил институт с отличием.

В 1859 году он, окончив Горный институт, получил специальность горного инженера.

В 1859 году Петр Николаевич Горлов направляется на службу в Русское Общество Пароходства и Торговли. Там он занимается делами бухгалтерии у управляющего антрацитовыми копями в Донбассе Пфейфера. Составляет пластовую карту Грушевского месторождения каменного угля и смежным с ним на пространстве 2400 квадратных верст от реки Атюкти до Дона у Замостовской станицы и в ширину от впадения Атюкти в Грушовку до реки Кундрючьей.

Это была третья пластовая карта России. Горлов выбрал место на Грушевке в Области Войска Донского для каменноугольной копи.

Под его непосредственным руководством антрацитовая копь Русского Общества Пароходства и Торговли была построена в Грушевке.

Трудно было строить талантливому инженеру каменноугольную копь. Ведь он имел только одного хорошего помощника - СП. Войкова.

Петр Николаевич подбирал для работы на шахте машинистов из слесарей, а бывших плотников - для работы у насосов.

Некоторое время он работает на Луганском заводе.

В 1864 году было образовано Управление горной частью Донецкой области, куда его пригласили работать.

Петру Николаевичу Горлову поручили устройство войскового водоотлива на Грушевском руднике, который состоял из 400 отводов площадью от 2400 до 50000 квадратных саженей.

П. Н. Горлов устроил войсковой водоотлив на Старом руднике. Также он поставил 10 водоотливных машин на 10 шахтах на частные средства.

Позже П. Н. Горлова назначили заведовать войсковым водоотливом, а также окружным инженером в Области Войска Донского.

Петр Николаевич Горлов, как отмечали члены правления Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности, впервые в России применил в 1864-1869 годах пар для подъема угля и для отлива воды.

ИНЖЕНЕР П.Н. ГОРЛОВ НА СЛУЖБЕ У С.С. ПОЛЯКОВА

В 1868 году русский купец первой гильдии Самуил Соломонович Поляков получил у царского правительства России концессию на строительство Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Одновременно правительство России обязало С.С. Полякова построить Азовский рельсовый завод на линии этой железной дороги.

В том же году С.С. Поляков начал строить железную дорогу сначала от Курска до Харькова, а затем от Харькова до Ростова-на-Дону.

В 1869 году Самуил Соломонович Поляков пригласил для строительства рельсового завода заведующего горной частью Донской области А.И. Антипова. А. И. Антипов, в свою очередь, приглашает для строительства завода лучших специалистов России - инженера А.Ф. Мещерякова как металлурга, И.А. Тимме - для прокатного дела, П.Н. Горлова - для устройства каменноугольных копей и рудников.

Петр Николаевич Горлов в это время работал в Области Войска Донского. 3 октября 1869 года последовало ходатайство руководства Области Войска Донского об увольнении Горлова П.Н. с занимаемой должности в связи с переходом на другую работу.

Мы решили навести документ:

"Главное управление иррегулярных войск, предваряя при сем ходатайство Войскового Казачьего Атамана от Войска Донского за N 994 об увольнении младшего горного инженера коллежского ассесора Горлова от занимаемой им должности для зачисления по Главному Горному Управлению с откомандированием в распоряжение к состоящему при Министре финансов Горному инженеру коллежскому советнику Антипову для устройства каменноугольной копи и железных рудников".

Инженер П.Н. Горлов рассчитался с работой в Области Войска Донского. В октябре 1869 года он прибыл в Петербург к инженеру Антипову, а тот направил его к С.С. Полякову.

Самуил Соломонович Поляков поручил П.Н. Горлову выбрать место для будущего Азовского рельсового завода в Бахмутском уезде Екатеринославской губернии. Тогда же, в октябре 1869 года, он уехал на Бахмутщину выбирать место для завода.

Согласно концессии С.С. Полякову обещали выделить земли для устройства завода, рудников и копей, причем безвозмездно, из земель Государственного имущества. П.Н. Горлов выбрал в Бахмутском уезде три отвода, каждый по 4 версты и предложил приобрести их С. С. Полякову.

Но оказалось, что эта земля принадлежит крестьянам сел Железного, Зайцево (Никитовка) и Щербиновки. Свободных земель не оказалось. Тогда царское правительство предложило купить эту землю у крестьян на правах отчуждения - по 25 рублей за десятину.

Но Самуил Соломонович Поляков не решился на эту покупку. Тогда Петр Николаевич Горлов посоветовал С.С. Полякову приобрести участок земли у речушки Корсунь неподалеку от станции Никитовка площадью в 500 десятин, которой лежал у самой линии железной дороги и принадлежал крестьянам села Железного Бахмутского уезда.

Этот участок оказался чрезвычайно богатым месторождением каменного угля, между пластами которого находились небольшие залежи железной руды.

С.С. Поляков согласился с мнением опытного инженера.

Сделка состоялась. С.С. Поляков уплатил крестьянам села Железного по 70 рублей за каждую десятину.

Тогда же, поздней осенью, начались изыскательные работы на этом участке земли.

Инженеры А. Ф. Мещеряков, И. А. Тимме и П.Н. Горлов занялись подготовкой к строительству Азовского рельсового завода.

Они решили, что завод надо строить у речушки Корсунь вблизи Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Там как раз в разведочных рвах оказались залежи железной руды.

Но построить завод - дело дорогостоящее. Завод С.С. Полякова должен был производить 500000 пудов рельсов ежегодно.

Помимо рельсового завода, как заметил на заседании Русского технического общества 23 марта 1872 года инженер Л.П. Семечкин, Поляковым должны быть построены:

1. доменный завод;
2. каменноугольный рудник;
3. вспомогательные устройства;
4. фабрика для' огнеупорного кирпича;
5. железный рудник;
6. путь от завода к железной дороге;
7. водопровод;
8. жилые дома и магазины.

Всего предполагалось затратить С.С. Полякову 1 млн. 240000 рублей.

Самуил Соломонович на такие затраты не решился.

В одном из документов мы читаем: "Когда на разведки и приготовительные работы было издержано более 160000 рублей, господин Поляков пришел в беспокойство и начал протестовать, вследствие чего произошла размолвка между предпринимателем и главным техником. После этого инженеры были распущены, постройки остановлены, и вопрос о сооружении завода опущен в долгий ящик".

В декабре 1869 года инженеры А. Ф. Мещеряков, И. А. Тимме и П. Н. Горлов, а также главный техник А.И. Антипов оставили службу у С.С. Полякова.

П.Н. Горлов в декабре 1869 года уехал к помещику Ивану Григорьевичу Иловайскому, который жил в Макеевке.

В ту пору Макеевка входила в состав Области Войска Донского.

ИНЖЕНЕР П.Н. ГОРЛОВ В МАКЕЕВКЕ

В январе 1870 года Иван Григорьевич Иловайский обратился в Горный департамент России в Санкт-Петербурге с просьбой командировать инженера Горлова П.Н. в его распоряжение.

Вот любопытный документ-прошение И.Г. Иловайского от 30 января 1870 года:

"Землевладельца земли
Войска Донского
Миусского округа
Ивана Григорьевича
Иловайского

Прошение

Желаю честь покорнейше просить Департамент командировать для управления горными и заводскими делами в моих дачах Зуевской и Макеевской согласившегося принять на себя эту обязанность горного инженера коллежского ассесора Горлова.

С.Петербург, 30 дня 1870 года
Землевладелец Земли
Войска Донского
Есаул Иван Иловайский".

А вот еще один не менее интересный документ, направленный в Горный департамент - это рапорт инженера Горлова П.Н. с просьбой направить его к И.Г. Иловайскому.

"Горного инженера
Коллежского ассессора
Горлова

Рапорт

Имею честь покорнейше просить Департамент отпустить меня из-под распоряжения Горного инженера коллежского советника Антипова по устройству каменноугольных копей и железных рудников С.С.Полякова, с которым я не связан ни с какими условиями, и командировать для управления горными, заводскими делами в дачах Зуевка и Макеевка землевладельца Войска Донского Миусского округа Есаула Ивана Григорьевича Иловайского.

Горный инженер
коллежский ассессор
Горлов
1870 года, января 27".

7 февраля 1870 года последовал приказ по Горному ведомству откомандировать П.Н.Горлова к землевладельцу Земли Войска Донского И.Г. Иловайскому для управления горными и заводскими делами в его дачах Зуевской и Макеевской без содержания от горного ведомства.

Фактически П.Н. Горлов приехал в Макеевку к И.Г. Иловайскому в декабре 1869 года, там гостевал, встречал Новый год, а в январе 1870 года стал заниматься горными и заводскими делами.

У И.Г. Иловайского инженер на его даче в Зуевке заведовал механической мастерской, устраивал винокурный завод, а также устраивал мельницу с водяным двигателем на реке Крынке, руководил постройкой большого каменного дома для самого хозяина.

А в Макеевке Петр Николаевич разведывал новое месторождение каменного угля, выбрал место для двух новых шахт, начал их углубление, под его руководством была построена в 1869-1871 годах Макеевская копь.

Как сообщалось в одном из документов: "Макеевская угольная копь Иловайского получила развитие под его (т.е. Горлова Петра Николаевича - примечание наше) надзором в 1869-1871 годах".

Деятельность П.Н. Горлова у И.Г. Иловайского продолжалась на протяжении всего 1870 года и первой половины 1871 года. П. Н, Горлов часто уезжал в Таганрог и там продолжал заниматься разведкой новых месторождений каменного угля в Донецком бассейне.

30 октября 1870 года Департамент горных и соляных дел России выдал П.Н. Горлову билет, согласно которому он мог свободно проживать во всех губерниях и городках Российской империи. Этот билет был действительный на протяжении всей жизни талантливого инженера.

ИНЖЕНЕР П.Н. ГОРЛОВ НА СЛУЖБЕ В ОБЩЕСТВЕ ЮЖНО - РУССКОЙ КАМЕННОУГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

На энергичного молодого инженера обратил внимание сам Коммерции советник С.С. Поляков.

4 июля 1871 года Самуил Соломонович Поляков обратился в Петербурге в Департамент горных и соляных дел с просьбой направить П.Н. Горлова управлять устройством и разработкой каменноугольных копей: одних - на Курско-Азовской железной дороге, вблизи станции Никитовка, и других - на дороге Воронежско-Ростовской, вблизи станции Каменской.

В свою очередь обращается с рапортом в департамент горных и соляных дел в Петербурге и П.Н. Горлов с просьбой направить его в распоряжение С. С. Полякова.

Чтобы не быть голословными, мы решили навести эти документы.

"Коммерции Советника
Самуила Соломоновича Полякова

Прошение

Приглашаем горного инженера, коллежского советника Горлова управлять устройством и разработкой каменноугольных копей одних на Курско-Азовской железной дороге, вблизи станции Никитовка и других - на Воронежско-Ростовской, вблизи станции Каменской. Покорнейше прошу департамент отдать распоряжение о командировании Горлова, который на это согласен для исполнения положенных занятий.

Июля 4 дня 1871 года
Коммерции советник
Самуил Поляков".

А вот следующий документ.

"В департамент Горных
и соляных дел
горного инженера
Надворного Советника
Горлова

Рапорт

Покорнейше прошу Департамент отдать распоряжение о командировании меня в распоряжение строителя Курско-Азовской, Воронежско-Ростовской, Воронежско-Козловской и Елено-Грязской железных дорог, Коммерции Советника Полякова для устройства каменноугольных копей одних на Курско-Азовской железной дороге, вблизи станции Никитовка и другой - на Воронежско-Ростовской, вблизи Каменской станции.

С землевладельцем Донской области Иловайским я окончил дела вследствие того, что г. Иловайский оставил устройство копей на неопределенное время.

Горный инженер
Надворный советник
Горлов 1871 июля 8-го".

Этот рапорт был составлен инженером П.Н. Горловым в Таганроге, в здании на Полицейской улице, где он проживал.

В июле 1871 года Департамент и направил Петра Николаевича на службу к коммерции советнику С.С. Полякову.

В конце июля 1871 года П.Н. Горлов и приехал из Таганрога в Никитовку, а оттуда на полустанок Корсунь (ныне станция Горловка) устраивать Корсунскую каменноугольную копи.

Полустанок Корсунь был небольшой станцией на Курско-Харьково-Азовской железной дороге и поэтому в официальных деловых документах нигде не значится.

С.С. Поляков прикупил к этому времени участок земли у крестьян в селе Зайцево (Никитовке), богатый месторождением каменного угля.

А первого августа 1871 года под руководством Петра Николаевича началось строительство Корсунского рудника (ныне шахта "Кочегарка"), вблизи станции Корсунь (ныне станция Горловка).

Сначала открыли две небольшие временные шахты, поставили маленькую водоотливную машину, провели от шахт до станции Корсунь полуверстовую железнодорожную ветку.

"Из временных старых шахт, заложенных в 1871 году, было добыто на 1 января 1874 года 1 млн. 300 тысяч пудов угля", - пишет член Министерства Государственного имущества В. Иславин.

Добытый уголь шел на топку локомотивов, железнодорожных станций.

Почти три года велось строительство Корсунского рудника.

Сам инженер П.Н. Горлов лично следил за его строительством. Корсунская копь должна была снабжать углем Азовский рельсовый завод, который должен производить 500 тысяч пудов рельсов в год, или 150 рельсов в сутки.

На заседании Русского технического общества от 9 марта 1872 года П.Н. Горлов заявил:

"Рельсовый завод (Полякова) стремится построиться по строго обдуманному плану, и поэтому сперва устраиваются каменноугольные копи, так как было бы преждевременно и неосторожно устраивать завод, не будучи обеспеченным, относительно топливом.

Так как на нашем участке залегают пласты угля крутого падения, то мы принуждены пересечь ходами на большой глубине, приблизительно на 50-й сажени, и вести работы между 30-й и 50-й саженьями, иначе мы попали бы в район плохого угля".

Для разработки залежей каменного угля и антрацита и для развития горнозаводской промышленности на юге в Донском каменноугольном бассейне, - сообщается в одном из документов, - образуется Акционерное общество, принимающее наименование "Общество Южнорусской каменноугольной промышленности", которое было создано 9 апреля 1872 года.

Учредитель Общества - Самуил Соломонович Поляков.

Он передал Обществу участки земли, один из них - в Области Войска Донского, а второй - в Бахмутском уезде Екатеринославской губернии в количестве 485 десятин.

Для устройства Азовского рельсового завода учредителем 16 августа 1872 года образовано специальное общество Азовского рельсового завода.

Согласно уставу, завод должен быть построен не позже 1 октября 1876 года. Для работы в Обществе Южнорусской, каменноугольной промышленности С.С. Поляков приглашает П.Н. Горлова.

В Горный департамент в Петербурге 18 сентября 1872 года С. С. Поляков обращается с заявлением:

"Правление Общества Южнорусской каменноугольной промышленности имеет честь покорнейше просить Горный Департамент на основании параграфа 6 Устава Общества, высочайше утвержденного 9 апреля 1872 года, командировать в распоряжение Общества Горного инженера надворного советника Горлова для главного управления строительством и разработкой каменноугольных копей Общества в Екатеринославской губернии и Донской Области.

Председатель правления
С. Поляков".

А вот еще один документ - рапорт П.Н. Горлова от 18 сентября 1872 года:

"В Горный Департамент
Горного инженера
Надворного советника.
Горлова

Рапорт

Имею честь покорнейше просить Департамент командировать меня в распоряжение Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности для главного управления устройства и разработки каменноугольных копей Общества.

Горный инженер
Надворный Советник
Горлов".

В сентябре 1872 года Горный департамент и направил Горлова Петра Николаевича в распоряжение Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности.

Таким образом, с сентября 1872 года Горлов Петр Николаевич продолжает работать у С.С. Полякова, но уже в Обществе Южно-Русской каменноугольной промышленности главным управителем устройства и разработки каменноугольных копей.

Много сил и энергии отдает Петр Николаевич устройству Корсунской копи (ныне шахта "Кочегарка"). Он даже ездил в Бельгию заказывать машины для шахты.

Корсунская копь вступила в строй первого марта 1874 года.

В. Иславин описывает: "Новая копь состоит из 2 шахт глубиною 42 и 44 сажени и 3 луфтлоков глубиной 22, 18 и 16 саженей. Уголь извлекается в одной шахте, имеющей сечение 5 аршин х 6 аршин, машиной в 120 сил, поднимающей 140 пудов со скоростью в 14 в секунду.

Для освобождения рудника от воды установлена паровая машина в 35 сил, которая может отливать до 75 тысяч ведер воды в минуту, в июле-месяце приток воды составил всего в 2000 ведер, отливался копным воротом-бадьями. Общая сила всех машин в руднике - 200 лошадей.

Пар доставляется в эти машины шестью котлами каждый в 35 сил. Для проветривания... устанавливается вентилятор системы Гебаля, который будет извлекать до 160 кубических саженей воздуха в минуту".

П. Н. Горлов занимался устройством Корсунской копи, которая принадлежала Обществу Азовского рельсового завода. Но с 1 января 1877 года Общество Азовского рельсового завода слилось с Обществом Южнорусской каменноугольной промышленности.

Корсунская копь перешла в распоряжение Общества Южнорусской каменноугольной промышленности. Возле Корсунской копи были построены дома для рабочих.

Интересно сообщение П.Н. Горлова на заседании русского технического общества от 29 марта 1872 года:

"На участке Полякова на Курско-Азовской железной дороге устроены жилые помещения, в которых живут рабочие, и находится управление рудника".

Таким образом, возле Корсунской копи возник рабочий поселок, который в середине 80-х годов XIX века получил название "Горловка".

Тогда же Петр Николаевич на заседании русского технического общества отметил: "Донецкий кряж... Действительно край хорош...

Там превосходная осень и весна, но в то же время крайне неприятные лето и зима. Зима на зиму там не приходится, и в нынешнем году, например, только 11 марта зима разыгралась метелью, между тем как в прошлом году зима была до крайности несносна, в течение трех месяцев метели продолжались почти непрерывно".

В Горловке разрабатывались крутопадающие пласты каменного угля.

Петр Николаевич впервые в России на Корсунской копи и копи в Чигарях вводил потолкоуступные работы с закладкой выработанных мест породой, камнем. Ему пришлось приучать к работе в шахте несведущих людей.

Первыми, кто помог Горлову наладить работу на Корсунском руднике, был лисичанский штейгер Филипп Попов и два его брата. Корсунская копь стала снабжать с 1873 года углем Курско-Харьково-Азовскую железную дорогу, а позже и все железные дороги России.

Согласно циркуляру Техническо-Инспекторского Комитета железных дорог уголь Корсунской копи признан наилучшим из копей, прилегающих к Курско-Харьково-Азовской железной дороге. Его охотно покупали железные дороги. Производительность Корсунской копи возрастала.

Если в 1874 году было добыто на этой копи 1,5 млн. пудов угля, то в 1878 году - 3 млн. 600 тысяч пудов. Пуд угля Корсунской копи на разных железных дорогах стоил по-разному.

Так, в 1878 году пуд угля Корсунской Копи при отоплении Курско-Харьково-Азовской железной дороги стоил 10,16 копейки, а на Орлово-Грязской железной дороге - 20,84 копейки.

Помимо Корсунской копи опытным инженером были устроены Новая копь в Бахмутском уезде Екаринославской губернии, и Таловае, и Шувалово-Орловская на Грушевке в Области Войска Донского.

Все эти копи принадлежали Обществу Южно-Русской каменноугольной промышленности.

За заслуги по горному делу в Донецком бассейне Указом Правительственного Сената от 30 мая 1878 года инженер П.Н. Горлов был награжден чином Статского Советника.

В 1878 году он устраивает Должанскую копь своей жены Софьи Петровны Горловой.

Должанская копь находилась в Миусском округе Донской области в вершине реки Должанок, впадающей в Белую Калитву, и разрабатывала месторождение антрацита.

Софья Петровна приобрела участок земли, богатый месторождениями антрацита у речки Должик, у поручика Миколовича в 1871 году.

Она имела право разрабатывать антрацит на следующих условиях:

1. За каждый добытый и вывезенный пуд антрацита должна уплатить пошлину в пользу Войска Донского в размере 1/4 копейки с пуда;
2. В течение каждого трехлетия должно быть добыто 15000 пудов угля;
3. Предоставлялась право разработки угля и другим лицам.

Должно быть организовано товарищество с капиталом в 150 тысяч рублей.

На 15 июня 1878 года, как сообщал П.Н. Горлов, производительность копи составила 2 млн. пудов антрацита, прибыль составила 40 тысяч рублей. Цена пуда антрацита была 6,5 копейки.

Еще в 1876 году Петр Николаевич Горлов убедил С.С. Полякова открыть неподалеку от станций Корсунь (ныне станция Горловка) Курско-Харьково-Азовской железной дороги горное училище, которое готовило бы специалистов для каменноугольной промышленности Донецкого края.

В 1878 году училище было построено, был принят Устав. Оно получило название - Горное училище С.С. Полякова.

16 августа 1878 года состоялось торжественное открытие училища. Петр Николаевич Горлов, в составе членов Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности и углепромышленников Донецкого края, присутствовал на открытии "Горного училища С.С. Полякова".

Он подарил училищной библиотеке 182 книги на сумму 230 рублей. Среди подаренных Горловым книг были журналы "Отечественные записки" за 1875 год, "Семья и школа" за 1873, 1874, 1875 годы. "Горный журнал" за 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878 годы, "Вестник Европы" за 1878 г., а также "Портфель инженера-технолога".

Петр Николаевич был избран членом попечительного совета и инспектором Горного училища С.С. Полякова. К своим обязанностям он относился добросовестно. Не раз бывал в училище, проявлял заботу и внимание к нуждам воспитанников училища, давая советы преподавателям как улучшить учебно-воспитательную работу.

В газете "Южный край" за 1882 год появилась заметка о том, что в Горном училище С.С. Полякова ряд предметов читается одним лицом, плохо преподают математику. Безусловно, автором этой заметки был Горлов Петр Николаевич.

На собрании акционеров Общества Южнорусской каменноугольной промышленности от 5 апреля 1880 года Пыл одобрен договор с инженером П.Н. Горловым на дальнейшую разработку Корсунской и Новой копи.

Корсунская копь оборудовалась новыми машинами, увеличивалась добыча каменного угля.

В 1882 году в Москве была открыта всероссийская промышленно-художественная выставка. В стенде "Каменноугольная промышленность и ископаемые материалы" была представлена "Корсунская копь" Общества "Южнорусская каменноугольная промышленность".

Журналист "Южнорусского горного листка" описывает представленный на выставке "Корсунский рудник":

"Разработка угля производится одной капитальной шахтой, глубиной 63 сажени.

В обе стороны от шахты месторождения прорезаны квершлагами. Выемка угля производится вверх... потолкоуступно, с закладкой выработанных мест пустою породою или песчаником.

Подъем угля производится паровой машиной с плоскими войлочными канатами. Для отлива воды поставлена 35-сильная прекрасная водоотливная машина".

Тот же автор с гордостью отмечает: "Копь устроена горным инженером Горловым".

На выставке Корсунская копь была удостоена высшей награды с правом изображения государственного герба России. За добросовестный труд в Обществе Южнорусской каменноугольной промышленности Горлов 2 августа 1883 года был награжден орденом Анны 2-й степени. После награждения с инженера взыскали на дело богоугодное тридцать пять рублей.

В 1883 году Петр Николаевич продолжал работать в Обществе Южнорусской каменноугольной промышленности на Корсунской и Новой копи в качестве контрагента. Под его руководством на Корсунской копи до 1 августа 1883 года было добыто 1 млн. 726797 пудов угля, и на Новой копи было добыто 748600 пудов угля. За добытый уголь на Корсунской и Новой копи Общество Южнорусской каменноугольной промышленности уплатило контрагенту П.Н. Горлову 144394 рубля 68 копеек.

В августе 1883 года на Корсунской копи произошла авария, испортился насос, затопило шахту. Друзья из Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности уговорили инженера П.Н. Горлова подписать какой-то вексель.

Добрый Петр Николаевич подписал его. Позже пришлось платить большие деньги за него, и он разорился.

В августе 1883 года он расторг договор о работе на Корсунской и Новой копиях с Обществом Южно-Русской каменноугольной промышленности. На собрании акционерного Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности 5 сентября 1883 года, как указывается в одном из документов: "С августа месяца, вследствие отказа г. Горлова от дальнейшего ведения данной ему разработки упомянутых копей Правления общества, прекратив действия заключенного с г. Горловым договора, приняло означенные копи в непосредственное распоряжение общества". Ведение дел по разработки копей Корсунской и Новой было поручено членам правления Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности С. А. Шостаку и К. Л. Мациховскому.

Таким образом, в августе 1883 года был расторгнут договор о работе инженера П.Н. Горлова в Обществе Южно-Русской каменноугольной промышленности.

П.Н. ГОРЛОВ В ХАРЬКОВЕ.

С 1875 по 1885 год Петр Николаевич Горлов живет в Харькове - принимает активное участие в общественной жизни города, на протяжении девяти лет он был гласным харьковской городской думы, председателем технических городских комиссий.

По проекту П.Н. Горлова в Харькове было построено здание городской биржи.

При ближайшем участии Петра Николаевича был построен водопровод, конно-железная дорога, здание юродского правления.

Один из современников писал: "Кто знает, как долго оставался бы Харьков и после 80-х годов без водопровода и дешевых путей, не будь Горлова".

"Вступивший в число городских гласных, - подчеркивал корреспондент харьковской газеты "Южный край" Т. Бобоцкий, - блестящий, талантливый, обаятельный Петр Николаевич внес свежую струю в общественную жизнь Харькова".

П.Н. Горлов был постоянным сотрудником харьковской газеты "Южный край". На страницах этой газеты час-то появлялись его статьи с призывом к муниципальной жизни, к культуре, к просвещению.

К голосу инженера часто прислушивалось и харьковское общество.

В Харькове П.Н. Горлов жил на Благовещенской улице в доме Ковальчуков.

О харьковском месте жительства Горлова мы узнали из рапорта, который он прислал в Горный департамент в Петербург 6 марта 1885 года по поводу назначения ему пенсии.

Мы приводим этот документ:

"В Горный Департамент
Горного инженера
статского советника
Горлова

РАПОРТ

Имею честь покорнейше просить Департамент все документы по моему увольнению и назначению пенсий государственной и эмеритальной препроводить ко мне по месту жительства в г. Харьков по Благовещенской улице в доме Ковальчуков (б. Полицейской части).

Горный инженер
статский советник
П.Горлов
1885 г. Марта 8 дня".

Таким образом горный инженер П.И. Горлов жил в городе Харькове по Благовещенской улице в доме Ковальчуков с 1875 по 1885 год.

На мой взгляд, следует разыскать этот дом на улице Благовещенской в Харькове и установить на нем мемориальную доску в честь талантливого инженера.

28 января 1881 года П.Н. Горлов согласно его заявлению был отчислен от занятий в копиях Общества Южно-Русской каменноугольной промышленности.

Петр Николаевич был причислен к Министерству государственных имуществ, продолжал работать на Корсунской и Новой копиях в качестве контрагента в Обществе Южно-Русской каменноугольной промышленности по уполномочию съезда горнопромышленников юга России.

П.Н. ГОРЛОВ НА ПЕНСИИ

Прослужив в Донецком бассейне свыше 25 лет инженер, вышел на пенсию в декабре 1884 года. Он посылает письмо на имя императора России Александра III с просьбой уволить его со службы и назначить хорошую пенсию. Мы решили навести это письмо.

"Всемиловейший Державнейший
Великий Государь Император
Александр Александрович,
Самодержавец Всероссийский,
Государь Всемиловейший

Просит причисленный к Министерству Государственных Имуществ Горный инженер Статский Советник Петр Николаевич Горлов нижеследующее.

По домашним обстоятельствам не могу продолжать службу Вашего Императорского Величества, а потому всеподданнейше прошу, дабы позволено было мое прошение принять и от службы меня уволить с мундиром и пенсиями, как из Государственного казначейства, так и из Эмиратальской кассы Горных инженеров по положению и с получением пенсии при Главном Казначействе. К сему прошению к подаче подлежит Горному Департаменту.

Декабря 12-го дня 1884 года руку приложил
Горный инженер, статский советник
Горлов Петр Николаевич".

В 1885 году П.Н. Горлов был уволен со службы с мундиром и пенсией.

Первоначально ему была назначена пенсия в размере 1125 рублей в год. Но вскоре П.Н. Горлову не засчитали 7 лет работы для назначения полной казенной пенсии, поскольку он работал по найму, в Министерстве государственных имуществ состоял без содержания от казны.

В своем прошении в Горный департамент Петр Николаевич писал: "В 1885 году по моему прошению я был уволен со службы с мундиром и пенсиями, причем эмиратальская пенсия была назначена по чину и расчету в 25 лет, а казенная пенсия в размере полугодового содержания - в 428 рублей 80 копеек.

Основанием к уменьшению казенной пенсии послужило то обстоятельство, что служба по Министерству была без содержания казны, а поэтому она и не была засчитана полностью за 7 лет, а лишь за три года - с 16 января 1878 г. по 28 января 1881 года".

А вот еще один документ, датированный 5 сентября 1909 года:

"Справка. Из дел Горного департамента видно, что горному инженеру Горлову по увольнению его от 18 декабря 1884 года со службы, высочайше утвержденным 29 марта 1885 года положением Комитета Министерств, назначена была пенсия от казны 428 рублей 88 копеек в год, каковой размер был определен Горным Департаментом на точном основании действовавшего по сему предмету закону и одобрен Журналом Горного совета от 9 января 1885 года за N4".

Таким образом, в 1885 году горному инженеру, статскому советнику была назначена пенсия в размере 428 рублей 88 копеек в год.

Конечно, такая пенсия, назначенная П.Н. Горлову была небольшая и он вынужден был всю оставшуюся жизнь работать по найму, давать консультации многим горно-промышленникам России.

П. Н. ГОРЛОВ РАБОТАЕТ ПО НАИМУ

В 1885 году Петр Николаевич Горлов уезжает из Харькова на Кавказ.

С 1885 по 1892 год он устраивает на Кавказе две копи: Ткелбульскую, промышленника Н.А. Новосельского, и копь Нахмиро-Ткелбульского общества.

В 1892 году бывший товарищ П.Н. Горлова - Н.Н. Лепуновский приглашает Петра Николаевича на Дальний Восток в Уссурийский край. Горлов уезжает во Владивосток. Начиная с мая 1892 года он тщательно изучает Суганское месторождение каменного угля в Уссурийском крае и производит изыскания для проведения от него узкоколейки железной дороги в бухту Находка.

С 1 марта 1893 года по 1 августа 1895 года П. Н. Горлов служил на казенной Уссурийской железной дороге по исследованию грунтов под искусственными

сооружениями и насыпями, а также по работам для прекращения сплывов полотна дороги и откосов.

В 1894 году Петр Николаевич вблизи Владивостока открыл месторождение спекающихся углей и назвал его "Свято-Макарьевским".

Позднее, в том же году, он нашел на 38-й версте и далее до 42-й мощное месторождение бурых углей и назвал его "Спасск".

На Свято-Макарьевском месторождении П.Н. Горлов основал копи "Макарьевскую" и "Благовещенскую", а на Спасском - "Спасско-Красугольную". Эти копи перешли в собственность Уссурийского горнопромышленного общества.

Разведочными работами найденных месторождений и их разработками Петр Николаевич заведовал до конца 1900 года.

"Труды мои в Уссурийском крае, как вспоминал П.Н. Горлов, были оценены генерал-губернатором Н.И. Граденковым, в 1900 году он представил меня к награждению чином Действительного Статского Советника".

Но, увы, правительство России не утвердило представление генерал-губернатора Н.И. Граденкова о награждении П.Н. Горлова чином действительного статского советника.

В 1901 году тот поступил служить в Управление казенной Средне-Азиатской железной дороги, был начальником отделения службы пути, затем инженером - с 1 января 1902 по 1 апреля 1903 года.

В августе 1903 года для управления Средне-Азиатской железной дороги Петр Николаевич составил "Описание каменноугольных месторождений в Туркестанском крае".

Этот труд талантливого инженера имел большое значение по отношению к эксплуатации железной дороги.

В 1903 году известного инженера пригласили в Управление сооружения казенных железных дорог на Оренбурго-Ташкентскую железную дорогу для определения причин провалов земли около Перовска и степени их опасности для полотна железной дороги.

В феврале 1904 года его экстренно вызвали на Восточно-Китайскую железную дорогу в Харбин для принятия мер по снабжению дороги минеральным топливом для усиленного движения в военное время.

П.Н. Горлов проработал на этой дороге до 1907 года.

В Манчжурии, на Джалатнаре, им была введена правильная разработка мощного месторождения каменного угля.

На Фушунских коях Петр Николаевич ввел работу для быстрого получения угля из месторождения в 17,5 саженой толщиной при 35-градусном уклоне.

После потери фушунских копей, которые захватили японцы во время русско-японской войны, П. И. Горлов устроил копь Сретенскую в 125 верстах от Харбина, которая дала на железную дорогу в Харбин 2500000 пудов угля.

На Восточно-Китайской железной дороге он прослужил до 11 июля 1907 года, был по приказу главнокомандующего русской армии награжден орденом Владимира 4-й степени.

В 1894 году по инициативе П.Н. Горлова во Владивостоке было учреждено отделение императорского технического общества, в котором он избирается председателем этого общества вплоть до 1900 года, до своего отъезда из Владивостока.

В 1909 году инженер приезжает в Петербург, хлопочет об увеличении пенсии.

В своем прошении в Горный департамент от 30 апреля 1909 года Петр Николаевич Горлов писал:

"Прошу зачислить... время работы на железных дорогах 7 лет и 6 месяцев взамен двух годов, которые не были засчитаны... вместо получаемых мной 428 рублей 80 копеек, назначить по производству, выдать впредь пенсию в размере годового оклада по чину статского советника в сумме 857 рублей 60 копеек".

"Надеюсь, - продолжал П.Н. Горлов, - что мое пятидесятилетнее служение горному делу не останется без просимого и заслуженного вознаграждения, тем более, что производство пенсии в увеличенном размере, конечно, не будет продолжаться долго, так как мне уже идет семидесятый год, да и жене шестьдесят пять лет минуло.

Горный инженер. Отставной статский советник Петр Николаевич Горлов, Сборная, 2. 1909 год, апреля 30".

Горный департамент сделал запрос в Министерство путей сообщения о работе П.Н. Горлова. Оттуда, с канцелярии министра путей сообщения пришло сообщение от 8 июля 1909 года в Горный департамент в деле об увеличении пенсии отставному статскому советнику, что "означенный инженер, по полученным ниже сведениям, на государственной службе по Министерству путей сообщения в 1892 года не состоял, а мог заниматься указанными им должностями по найму".

Горный департамент уведомил П.Н. Горлова, что "лицам, служащим по найму не предоставляется права на пенсию". Там же было высказано мнение Горного департамента:

"Рассмотрев настоящее дело, Горный департамент не находит оснований на внесение на уважение Совета Министров вопроса о переназначении горному инженеру Горлову производящейся ему пенсии, полагает, что если бы во внимание к заслугам Горлова и к его преклонному возрасту и могла быть увеличена пенсия из казны, то не иначе, как на путях монаршего милосердия, через канцелярию его императорского величества по принятию решения".

Таким образом, пенсия Петру Николаевичу не была увеличена, он продолжал получать скромную пенсию в размере 428 рублей 80 копеек в год.

ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ЖИЗНИ П.Н. ГОРЛОВА

Летом 1909 года Петр Николаевич уезжает из Петербурга во Владивосток. О перемене места жительства инженер сообщил в Горный департамент и в своем заявлении от 15 июня 1909 года просил "посылать ответ по поводу увеличения пенсии в город Владивосток, П. Н. Горлову".

Во Владивостоке Петр Николаевич дает консультации горнопромышленникам, пишет книгу "Петербург Невы еще не знает", в которой излагает вопросы снабжения питьевой водой жителей, столицы Российской империи. В своей книжице он писал: "Выждав некоторое достаточное время и из желания пользы городу, в которое рос и получил образование и в котором живет моя семья, печатаю эту брошюру и посылаю ее издаелека (из Владивостока), г. г. Гласным столицы".

Книжечка П.Н. Горлова "Петербург Невы еще не знает" была издана во Владивостоке в 1909 году. В октябре 1909 года он отправил ее в Петербург, в Городскую Думу.

В июле 1910 года инженер написал и издал во Владивостоке новую книгу "О мерах для развития горной промышленности в Приамурском крае". В этой книге П.Н. Горлов писал: "Не следует устраивать казенных заводов и рудников, если осуществление их не вызывается специальными целями".

Он подчеркивал: "Чтобы мы, русские, сами развивали горную промышленность собственными средствами. Допускать иностранцев с их мощными капиталами нельзя".

И приводит пример: "В семидесятых годах английский мастер Юз начал дело в Юзове на русские деньги. Теперь его наследники, нажив миллионы, в 1908 году заявили свое скромное желание: продать дело тресту за 22 миллиона затем, чтобы выехать из России".

Вскоре П.Н. Горлов уезжает из Владивостока в Петербург, живет вместе с семьей в уютной квартире по улице Лиговской, 53.

По совету горнопромышленников юга России, инженер в 1914 году работает над книгой "История горнозаводского дела на территории Донецкого края и вблизи Керчи". Во вступлении к этой книге Петр Николаевич 25 ноября 1914 года писал: "При написании "Истории горного дела на территории Донецкого края и около Керчи", на период от начала до 1885 года я подразделил труд на две части: 1-я часть мной составлена по документам и слухам от тех деятелей, с которыми я лично встречался. 2-я часть мной составлена по документам и воспоминаниям, так как с 1859 по 1885 год я лично принимал участие в некоторых делах".

К сожалению, книга не была окончена. Вышла в Харькове в 1915 году только первая часть книги "История горнозаводского дела на территории Донецкого края и вблизи Керчи (1696 -1859 г.г.)".

П.Н. Горлов излагает историю горнозаводского дела на территории Донецкого края с 1696 года. Он рассказывает "Летом 1696 года по взятии Азова, Петр Великий возвращался в Москву. Дорога шла поперек Донецкого края. Во время остановки при реке Кальмиус ему был показан горный минерал, посмотрев который Государь изрек: Сей минерал, если не нам, то нашим потомкам полезен будет".

Петр Великий в 1715 году посетил Бахмутскую крепость, - продолжал П.Н. Горлов, и узнав о том, что в окрестностях ее есть соляные источники, указом повелел зачислить их в казенную собственность".

"Итак, первое горное дело, которое получило государственное значение на юге России, - утверждает инженер, - было соляное дело в Бахмуте".

Заканчивается книга разделом "Луганский горный округ в 1845-1860г.г."

В 1915 году П.Н. Горлов посетил Луганский завод, который снабжал русскую армию боевыми снарядами и застал его оживленным и богатым городом.

20 ноября 1915 года Петр Николаевич Горлов умер в Петрограде.

По предложению Совета 40-го съезда горнопромышленников юга России в Харькове на заседании от 21 ноября 1915 года память П.Н. Горлова почтили вставанием и минутой молчания. Жене П. Н. Горлова - Софье Петровне Горловой послали нижеследующую телеграмму:

"Петроград. Литовская, 53
Софье Петровне Горловой

Сороковой съезд горнопромышленников юга России по выслушании доклада Председателя Совета о кончине Петра Николаевича Горлова постановил: выразить свое глубокое соболезнование в Вашем неутешном горе и просит присоединить свою скорбь в утрате столь прекрасного человека и выдающегося деятеля на поприще горного дела юга России.

Председатель съезда Сучков".

На том заседании Совет съезда горнопромышленников юга России постановил с целью увековечивания памяти П.Н. Горлова:

1. Выразить семье покойного соболезнование;
2. возложить от имени Совета венок на гроб покойного;
3. поместить портрет П.Н. Горлова в зале заседаний. Газета "Южный край", которая издавалась в Харькове, от 25 ноября 1915 года писала: "В Петрограде скончался один из самых старых и крупных деятелей южнорусского горного дела, талантливый инженер Петр Николаевич Горлов".

Также газета отмечала: "Как инженер и знаток Донецкого бассейна Горлов далеко не исчерпал и пятой доли своих сил, своего таланта. Прославленный Горловский район - создание рук Петра Николаевича. Это дело его творческого гения".

Незадолго до своей смерти П.Н. Горлов писал:

- "1. Где умру, там и должен быть погребен.
 2. Распорядиться моим погребением и тем, кто будет около, если никого из семейства не будет, то пусть погребение совершит тот, кому будет нужно, т.е. сослуживцу, совсем чужому или, наконец, полиции - это безразлично.
 3. На похороны родных издали не приглашать и похоронных приглашений не делать.
 4. Погребение должно стоить самую малость и не дороже 50 рублей.
 5. Если в месте, где умру, будет уже введено сожжение трупов, то прошу мой труп сжечь, если это не удорожит погребение.
 6. О разряде могилы и памятника прошу не заботиться, трупы везде гниют одинаково и чем скорее идет разложение, тем лучше.
 7. Жене и детям разрешаю отслужить лишь одну панихиду.
 8. Будет ли совершено омовение по обряду церкви или нет - это безразлично".
- Похоронен Петр Николаевич Горлов неподалеку от Петрограда, в Красном селе в ноябре 1915 года. К сожалению, его могила не сохранилась.

Как вспоминает внук инженера Горлова П. Н. - Вадим Петрович Горлов, который приезжал в Горловку в августе 1999 года: "Мы сегодня сделали маленькое, но важное открытие - нашли, место, где он (П.Н. Горлов) был похоронен. На Выборгском в Красном селе. Правда, кладбищенская церковь не сохранилась, разрушили ее в тридцатых годах. И могилу мы не нашли, там во время войны хоронили наших солдат, но кладбище теперь точно известно".

В сентябре 1999 года в Горловке, возле средней школы N 1 был торжественно открыт памятник основателю города - Петру Николаевичу Горлову.

На небольшом пьедестале, в красиво уложенной площади, застыла во весь рост фигура основателя города. Памятник инженеру делал местный скульптор Антип Петр, а также рабочие - горловчане.

Открытие памятника П.Н. Горлову в сентябре 1999 года стало важным событием в культурной жизни Горловки.

Памятник инженеру был открыт в Горловке по инициативе городского головы Виктора Александровича Рогача.

Большую помощь в сооружении памятника П.Н. Горлову оказали промышленные предприятия, строительные организации и предприниматели города.

Шестого сентября 1999 года в 10 часов утра мэр города Горловки Виктор Александрович Рогач на площади возле средней школы № 1 открывает митинг, посвященный открытию памятника. Перед присутствующими на площади предстала во всей красе фигура П.Н. Горлова. На митинге присутствовали ветераны труда, участники Великой отечественной войны, губернатор Донецкой области Виктор Федорович Янукович, внук П.Н. Горлова - Вадим Петрович Горлов, председатель совета ветеранов Горловской дивизии, принимавший участие в освобождении Горловки от немецко-фашистских захватчиков в сентябре 1943 года, почетный гражданин Горловки Елисей Фатеевич Февралев, командир десантного корабля "Горловка" капитан 1 ранга Владислав Николаевич Иович.

К всеобщей радости тысяч горловчан, запрудивших новую площадь и примыкающие улицы, хороший солнечный день, как бы еще раз подтвердил торжество исторической справедливости – открытие памятника человеку, который действительно основал наш город.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Бобоцкий "П.Н. Горлов", газета "Южный край", 25 ноября 1915 года.
2. Материалы Центрального Государственного исторического архива России в Санкт-Петербурге.
3. Материалы архива Октябрьской революции в Москве.
4. Петр Николаевич Горлов. Ж. "Горнозаводское дело" за 1915 год, 8 декабря.
5. "Записки Русского технического общества". Санкт-Петербург, 1872 год.
6. В. Иславин. "Обзор каменноугольной промышленности в Донецком кряже". Санкт-Петербург, 1875 год.
7. "Общество Экибастузских каменноугольных копей"- составил П. Горлов. Москва, 1908 год.
8. П.Н. Горлов "История горнозаводского дела на территории Донецкого кряжа и вблизи Керчи (1696-1859 г.г.)" Харьков, 1915 г.
9. П.Н. Горлов "О мерах для развития горной промышленности в Приамурском крае". Владивосток, 1910 год.
10. Горный инженер П. Горлов "Петербург Невы еще не знает". Владивосток, 1909 год.
11. П. Горлов "Воскресенское горнопромышленное общество". Москва, 1908 год.
12. П. Горлов "Описание Должинского месторождение антрацитов и Долженской копи Софии Петровны Горловой". Санкт-Петербург, 1908 год.
13. Отчет П.Н. Горлова по устройству и разработке Тквебульской каменноугольной копи тайного советника Н.А. Новосельского (1 сентября 1887 г. по 20 марта 1888 г.), Тифлис. 1889 г.
14. Отчет Горного училища С. С. Полякова за 1878/79, 1879/1880 г. Санкт-Петербург, 1881 год.
15. В.А. Добролюбов "О положении каменноугольной промышленности Донецкого бассейна". Санкт-Петербург, 1888 г.
16. "Значение Южно-Русского общества в развитии каменноугольной промышленности в Донецком бассейне". С-Петербург, 1860 г.
17. "Путеводитель по Екатеринославской губернии и Донецкому бассейну". Екатеринослав, 1914 г.
18. Отчет правления Общества Южнорусской каменноугольной промышленности за 1873-1876 годы. С-Петербург, 1877 г.
19. Отчет правления Общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги за 1869 год. Москва, 1870 год.
20. Отчет Общества Южнорусской каменноугольной промышленности за 1883 год. Санкт-Петербург, 1884 год.
21. Отчет правления Азовского рельсового завода с 1 января 1873 по 1 января 1877 года. С-Петербург, 1878.
22. Устав Общества Азовского рельсового завода. Санкт-Петербург, 1872 год.
23. Устав Горного училища С. С. Полякова. Санкт-Петербург, 1877 год.
24. Отчет правлений Общества Южнорусской каменноугольной промышленности за 1877 год. С.-Петербург, 1878 год.
25. Южнорусский горный листок N 56 за 1882 год.
26. Устав Общества Южнорусской каменноугольной промышленности за 1872 год. Санкт-Петербург, 1872 г.
27. Е.А. Могиленский. "Полвека взаимодействия горнозаводской промышленности и железных дорог юга России. С.-Петербург, 1913 г.
28. Вадим Горлов "А я ничем не знаменит". Газета "Вечерняя Горловка" за 9-15 сентября 1999 года.

**Предприниматель
Самуил
Соломонович
Поляков**



Самуил Соломонович Поляков - известный русский железнодорожный деятель и банкир.

С его именем связана история основания Горловки.

Долгое время деятельность этого человека в Горловке оценивалась некоторыми партийными деятелями отрицательно, а в исторической литературе имя С.С. Полякова упоминалось мимоходом.

А тем временем деятельность талантливого русского предпринимателя заслуживает большого внимания. В энциклопедическом словаре, изданном в России Брокгаузом и Ефроном, говорится: "Поляков С.С. - известный железнодорожный деятель, построил железные дороги: Курско-Харьковскую, Харьковско-Азовскую, Козлово-Воронежскую, Ростовскую, Орлово-Грязскую, Фастовскую, Бендеро-Галицкую.

В 1867 году он основал в городе Елец железнодорожное училище".

В 1882 году он подарил 200 тысяч рублей для строительства дома для студентов Санкт-Петербургского университета, 2 миллиона рублей на открытие лицея цесаревича Николая, а также женской гимназии в Западном крае, на училище барона Дельвича.

У нас на Украине, в Донбассе, в Горловке, на деньги предпринимателя было открыто в 1878 году первое частное горное училище, которое называлось "Горное училище С.С.Полякова". С.С. Поляков имел двух братьев - Якова и Лазаря, которые известны как владельцы торговых домов, широко занимались банковскими операциями.

Самуил Соломонович Поляков родился в 1837 году в местечке Дубравке вблизи станции Орша в Могилевской губернии в семье оршанского купца левой гильдии Соломона Лазаревича Полякова, еврея по национальности. В местечке Орша протекало детство и юность С.С. Полякова.

Вскоре Самуил Соломонович стал мелким откупщиком и подрядчиком. В 1859 году царское правительство России приняло закон, согласно которому богатое еврейское купечество могло переселяться в крупные города, находившиеся в пределах черты оседлости.

С.С. Поляков приезжает в Санкт-Петербург знакомиться с министром почт и телеграфа И.М. Толстым.

У графа И.М. Толстого Самуил Соломонович устроился работать управляющим его винокурных заводов, а также одновременно получил от него право на "оптовое содержание нескольких почтовых станций", Покровительство графа И.М. Толстого помогло С.С. Полякову выбиться в крупные подрядчики.

В 1868 году он получил от царского правительства России концессию на строительство железной дороги от Курска до Харькова, а затем от Харькова через Славянск до Таганрога, а оттуда до Ростова-на-Дону.

Первого марта 1868 года царь Александр II-й высочайше утвердил подписанный С.С. Поляковым договор на строительство железной дороги от Курска до Харькова, а также второй договор от Харькова через Славянск до Таганрога, а затем на Ростов-на-Дону.

Одновременно С.С. Полякову вменялось в обязанность построить завод по производству рельсов вблизи Харьковско-Азовской железной дороги. Для того, чтобы предприниматель выполнил свое обязательство о постройке завода у С.С. Полякова потребовали внести в Государственный банк задаток в сумме 500 тысяч рублей.

Самуил Соломонович внес эти деньги в банк России в Петербурге и заверил, что завод будет построен.

Царское правительство России выделило С.С. Полякову кредит на строительство Курско-Харьково-Азовской железной дороги в сумме 9 миллионов рублей с гарантией 5% чистого дохода.

В 1868-1869 годах с большим размахом началось строительство железной дороги. Для строительства дороги предприниматель основал в 1869 году Общество Курско-Харьково-Азовской железной дороги, в которое вошли крупные дельцы Губоник и Козаков. В том же 1869 году был принят Устав Общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Согласно этому уставу движение поездов на железной дороге должно открыться не позднее 1 октября 1870 года, а завод по производству рельсов должен быть построен в 1871 году.

Железную дорогу строили быстрыми темпами. Тысячи крестьян и рабочих неутомимо работали. Работы велись вручную, старательно велись земляные работы, устанавливались шпалы, прокладывались рельсы.

И вот 6 июля 1869 года открылось движение поездов между Курском и Харьковом, а 23 декабря 1869 года открылось движение поездов из Харькова через Славянск до Таганрога.

Одновременно со строительством железной дороги велись работы по сооружению Азовского рельсового завода.

В 1869 году С.С. Поляков пригласил заведующего горной частью Области Войска Донского А.И. Антипова для строительства завода и каменноугольных копей в Бахмутском уезде Екатеринославской губернии.

Антипов в свою очередь пригласил для данного строительства лучших специалистов того времени: инженера-металлурга А.Ф. Мещерякова, выдающегося специалиста по прокатному делу инженера И.А. Тимме и горного инженера П.Н. Горлова.

3 октября 1869 года П.Н. Горлов был освобожден от работы в Области Войска Донского и прибыл на Бахмутщину.

В октябре 1869 года все инженеры работали у С.С. Полякова. С.С. Поляков поручил инженеру выбрать место для будущего завода в Бахмутском уезде Екатеринославской губернии. Где-то в ноябре 1869 года Петр Николаевич Горлов уехал на Бахмутщину. Осмотрел ее степь и предложил С.С. Полякову приобрести три участка земли, каждый по 4 квадратных версты, но земля эта принадлежала крестьянам сел Железного, Зайцево и Щербиновки. Но С.С. Поляков не согласился их покупать.

Тогда П.Н. Горлов посоветовал Самуилу Соломоновичу купить участок земли возле самой линии Курско-Харьково-Азовской железной дороги.

Самуил Соломонович и купил этот участок земли в 500 десятин вблизи речушки Корсунь недалеко от станции Никитовка у крестьян села Железного Бахмутского уезда. Осенью 1869 года начались вестись разведывательные и подготовительные работы на этом участке для строительства Азовского рельсового завода.

Инженеры взялись за дело. Готовили площадку для будущего завода. Но, как сообщил инженер Леонид Павлович Семечкин на заседании русского технического общества от 9 марта 1872 года: "Когда на разведки и подготовительные работы было израсходовано 160 тысяч русских рублей, господин Поляков забеспокоился и начал протестовать, вследствие чего возникла несогласованность между предпринимателем и главным техником.

После чего инженеры были отпущены, строительство прекращено, и вопрос о сооружении завода был опущен в долгий ящик".

В декабре 1869 года инженеры Антипов, Мещеряков, Тимме и Горлов прекратили работу у С.С. Полякова.

Но вот прошел 1870 год. Курско-Харьково-Азовская железная дорога действовала.

Самуила Соломоновича Полякова избирают почетным членом многих попечительных обществ, награждают орденом Святого Станислава 2-й степени.

Но рельсовый завод так и не был построен.

Перед С.С. Поляковым снова возникает обязательство: построить Азовский рельсовый завод и каменноугольный рудник при нем.

4 июля 1871 года коммерции советник Самуил Соломонович Поляков обратился в Департамент горного и соляного ведомства в Петербурге с просьбой "направить инженера П.Н. Горлова заниматься разработкой каменноугольных копей на линии Курско-Азовской железной дороги вблизи станции Никитовка и других и на Воронежско-Ростовской вблизи станции Каменской".

21 июля 1871 года Горный департамент удовлетворил просьбу предпринимателя. П.Н. Горлов был направлен на службу к С.С. Полякову, заниматься строительством Корсунской каменноугольной копи. Для разработки каменного угля на юге России, в частности, и на Украине, в Донбассе, Самуил Соломонович образовал Общество Южно-норусской каменноугольной промышленности.

9 апреля 1872 года был принят и утвержден царем Александром II-м Устав Общества. Основатель общества - Самуил Соломонович Поляков. Основным капиталом этого Общества составлял пять миллионов металлических русских рублей, было

выпущено акций на один миллион семьсот тысяч металлических рублей и выпущено облигаций на один миллион триста тысяч металлических рублей. Управление делами Общества находилось в Петербурге.

Для строительства Азовского рельсового завода в том же 1872 году Самуил Соломонович Поляков обращается к правительству России разрешить образовать специальное общество. Такое разрешение было дано.

16 июня 1872 года в Петербурге Александр II-й утвердил Устав Общества Азовского рельсового завода.

Основной капитал этого общества составлял 3 миллиона металлических рублей, на один миллион 500 тысяч металлических рублей выпущено акций, на один миллион 500 тысяч металлических рублей выпущено облигаций.

В Уставе говорилось:

"Общество принимает на себя обязательство не позднее 1 октября 1876 года построить рельсовый завод в таком размере, чтоб на нем изготавливалось не менее 500 тысяч пудов рельсов".

Там же указывалось:

"Для устройства вышеупомянутого завода и необходимого ему добычи угля основатель (т.е. С.С. Поляков - примечание наше) передает Обществу участок земли в 500 десятин, который находился возле речушки Корсунь в Бахмутском уезде Екатеринославской губернии вблизи станции Никитовка".

Данный участок земли, подчеркивалось в Уставе, служил собственно для указанной цели - строительства рельсового завода и необходимого ему рудника по добыче каменного угля.

Члены общества уплатили С.С. Полякову за землю и строящуюся Корсунскую копь три миллиона 890 тысяч 453 рубля.

С первого сентября 1873 года Общество Азовского рельсового завода стало действовать. Сначала устраивалась Корсунская каменноугольная копь. Еще на заседании русского технического общества от 9 марта 1872 года П.Н. Горлов заявил: "Рельсовый завод строится по строго обдуманному плану и поэтому сначала строится каменноугольная копь, так как было бы преждевременно и необдуманно строить завод, не будучи обеспечен топливом".

На участке в 500 десятин возле речушки Корсунь должны быть построены, как указывалось на заседании русского технического общества Л.П. Семечкиным в 1872 году:

1. доменный завод;
2. рельсовый завод;
3. вспомогательные учреждения;
4. каменноугольный рудник.

К тому же необходимо было построить:

1. дома для жилья и магазины;
2. водопровод;
3. фабрику для огнеупорного кирпича;
4. помещение для инструментов.

Три года велось строительство завода. Нужно было вновь вложить большие деньги. Но С. С. Поляков не решился этого сделать.

Позже, как говорили члены Общества Азовского рельсового завода, местность для строительства оказалась непригодной по причине недостатка воды. Таким образом, завод не был построен.

Для строительства завода Общество купило участок земли в 100 десятин вблизи станции Константиновка Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Но и там завод не был построен.

Первого мая 1875 году Правление Общества Азовского рельсового завода обратилось в Петербург с просьбой в Департамент торговли и мануфактуры.

1. Разрешить выполнять обязанности Азовского рельсового завода Новороссийскому обществу (которое возглавлял Джон Юз - примечание наше).

2. Освободить Общество Азовского рельсового завода от обязанностей строительства рельсового завода, вернуть задаток в сумме 500 тысяч рублей С.С. Полякову.

3. Разрешить Обществу Азовского завода и Южнорусской каменноугольной промышленности объединиться в одно общество под названием "Общество Южнорусской каменноугольной промышленности", передать ему участок земли в 500 десятин.

Такое разрешение в Петербурге было дано.

На общем собрании акционеров от 1 декабря 1876 года оба общества объединились в единое "Общество Южнорусской каменноугольной промышленности".

С 1 января 1877 года Общество Азовского рельсового завода перестало существовать. В распоряжение Общества Южнорусской каменноугольной промышленности перешла Корсунская копь.

В 1875 году на этой копи добыли 2 млн. 259 тысяч пудов каменного угля. Возле Корсунской копи возникло рабочее селение Горловка.

Где-то в 1870-1871 годах по приказу Самуила Соломоновича вблизи станции Корсунь (ныне станция Горловка) заложили лесопитомник, где выращивали деревья. Эти деревья потом пересаживали вдоль Курско-Харьково-Азовской железной дороги для защиты от снежных завалов.

Чтобы не быть голословным, мы наведем один факт. 17 сентября 1882 года министр государственного имущества России посетил Корсунскую копь (ныне шахта "Кочегарка", горное училище С.С. Полякова и лесопитомник, и остался довольным.

Позже на базе этого лесопитомника в Горловке в 1932 году был создан парк культуры и отдыха имени Горького.

Еще в 1875 году члены Общества Азовского рельсового завода и Южнорусской каменноугольной промышленности договорились открыть Горное училище при Корсунской копи с целью подготовить специалистов для горного дела в Южной России.

На собрании этих обществ было указано "Основатель обоих упомянутых обществ (Азовского рельсового завода и Южнорусской каменноугольной промышленности - примечание наше) Самуил Соломонович Поляков неутомимо вел свои труды и заботы по устройству и эксплуатации железной дороги и развитию горной промышленности в крае, которые благодаря сооружению Курско-Харьково-Азовской и Воронежско-Ростовской железных дорог, начали быстро развиваться на юге России, особенно в Донецком крае; постановили открывающееся назвать в честь его "Горное училище Самуила Соломоновича Полякова".

16 августа 1878 года состоялось торжественное открытие вблизи станции Корсунь (ныне Горловка) горного училища С.С. Полякова. Сам Самуил Соломонович присутствовал на его открытии, был избран Председателем Попечительного совета училища. С.С. Поляков подарил библиотеке училища 18 книг на сумму 311 рублей. Среди подаренных предпринимателем книг видное место занимают произведения русских писателей, среди них были произведения Н. Гоголя, Л. Толстого, В. Жуковского, Ю. Даля, Григоровича, И. Гончарова "Фрегат "Паллада", а также Шебальского "Чтения из русской истории", Разина "Откуда пошла русская земля".

Особенно ценной была книга "Природа и землевладение". Она была в красивом твердом переплете и стоила 20 рублей.

Подарил С. Поляков библиотеке и "Кристаллографию".

При училище С.С. Полякова были установлены следующие стипендии:

1. Одна стипендия имени в Бозе почившего императора Александра II-го в 1500 рублей для содержания одного пансионера, учрежденная с Высочайшего соизволения в процентах с капитала в 30 тысяч рублей, собранного председателем и членами Попечительного Совета, служащими и учащимся в училище.

2. Две стипендии имени Действительного Тайного Советника Михаила Христофоровича Рейтера, в 1500 рублей, для содержания одного полупансионера, учрежденная с высочайшего соизволения на проценты капитала в 50 тысяч рублей, пожертвованных председателем Попечительного Совета С.С. Поляковым.

В 1882 году Самуил Соломонович, как Председатель Попечительного Совета, пожертвовал училищу 2000 рублей на стипендию имени генерала Баранова для учащихся.

С.С. Поляков принимал активное участие и в общественной жизни России, дружил с министром просвещения Д.А. Толстым.

Министр просвещения Д.А. Толстой ходатайствовал перед кабинетом министров 10 января и 2 февраля 1871 года о представлении С.С. Полякову почетного титула - барона. Но данное ходатайство было отклонено на том основании, что С.С. Поляков был представлен к почетному титулу "не за государственную заслугу или службу", а за пожертвование "хотя и весьма значительное", поэтому было принято решение наградить С.С. Полякова орденом Святого Владимира 3-й степени.

В январе 1885 года С.С. Поляков в газете "Московские ведомости" опубликовал проект выкупа в казну всех частных железных дорог. Но проект С.С. Полякова был отвергнут правительством.

Поддерживал С.С. Поляков тесные отношения с редактором газеты "Голос" А.А. Краевским. В письме из Парижа в ноябре 1883 года С.С. Поляков писал А. Краевскому: "Искренне Вас люблю от всего сердца, да я иначе любить не могу. Не проходит день, час, чтобы я не думал о вас".

С.С. Поляков дружил также с известным железнодорожным деятелем и банкиром Антоном Моисеевичем Варшавским. Сын А.М. Варшавского был женат на дочери С.С. Полякова.

В начале 1888 года А.М. Варшавский разорился. Ему срочно надо было уплатить вексель, но денег у него не оказалось. Родной сын отказался дать денег отцу.

Антон Моисеевич обанкротился и, не выдержав такого удара, 4 апреля 1888 года А.М. Варшавский повесился. Смерть близкого друга глубоко потрясла С.С. Полякова.

Шестого апреля 1888 года Самуил Соломонович Поляков провожал в последний путь А.М. Варшавского, в похоронной процессии шел на кладбище.

Вскоре он почувствовал себя плохо. Самуила Соломоновича Полякова немедленно отнесли в магазин фототоваров, который находился возле Казанского моста.

7 апреля 1888 года С.С. Поляков умер, а 12 апреля 1888 года состоялись его похороны.

Морской министр России И.А. Шестаков в своем дневнике записал: "Могу свидетельствовать только то, что кроме царских похорон мне никогда не случалось видеть та кой массы народа, как на проводах Полякова. Все пространство от моего дома через Сенатскую площадь до моих окон было густо наполнено народом".

После смерти С.С. Полякова осталось имущество, которое оценивалось в сумме 31 миллион 425 тысяч 546 рублей. В духовном завещании С.С. Поляков указал своими душеприказчиками сына Даниила, брата Лазаря Соломоновича Полякова и зятя Л.М. Варшавского.

В духовном завещании С.С. Поляков указывал, что все имущество нажил самостоятельно. "Родового имущества у меня нет, - говорил С. Поляков, - все, что имею, трудовое, мною самим приобретенное".

После смерти С.С. Полякова остался его дом на Английской набережной в Санкт-Петербурге стоимостью 5632-50 рублей, ценные бумаги, которые были завещаны так: 16% -жене Д.Т. Поляковой, 36 % -сыну Даниилу, двум дочерям по 16% каждой, внуку и внучке - по 8% каждому с правом распоряжаться завещанным им капиталом по достижении сорокалетнего возраста, а до этого срока пользоваться только доходами.

Сыну Даниилу С. С. Поляков завещал недвижимое имущество и все акции Общества Южнорусской каменноугольной промышленности.

Такова вкратце биография С.С. Полякова, с именем которого также связано основание Горловки.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Б.В. Ананьич. "Банкирские дома в России 1860-1914г.". Ленинград, 1991 г.
2. Энциклопедический словарь под редакцией Брокгауза и Ефрона.
3. Журнал "Горнозаводское дело", 1888 год.
4. "Еврейская старина", 1915 г., том 8 стр. 187-188.
5. Скальковский К. "Воспоминания молодости", 1906 г.
6. Поляков С. "Проект выкупа железных дорог и возврата казне лежащего на них долга". Газета "Московские ведомости", 1885 г. 15 января.
7. Отчет Горного училища С.С. Полякова за 1881-82 учебный год. Санкт-Петербург, 1881 г.
8. Материалы Центрального исторического архива России в Санкт-Петербурге.

СОДЕРЖАНИЕ

Червоницкий В.В. Книга «Основатели Горловки».....	3
--	---

Анатолий Шевченко ИНЖЕНЕР ПЕТР НИКОЛАЕВИЧ	5
--	---

1. Его именем назван	7
2. Истоки рода П.Н.	7
3. Родители П.Н.	9
4. Детские и юношеские годы. Начало трудовой деятельности П.Н.	11
5. Инженер П.Н. Горлов на службе у С.С. Полякова	14
6. Инженер П.Н. Горлов в	17
7. Инженер П.Н. Горлов на службе в Обществе Южно-Русской каменноугольной промышленности	19
8. П.Н. Горлов в	29
9. П.Н. Горлов на	31
10. П.Н. Горлов работает по	32
11. Последние годы жизни П.Н.	36

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ САМУИЛ СОЛОМОНОВИЧ ПОЛЯКОВ	44
---	----

Краєзнавче видання

Анатолій Шевченко

Засновники Горлівки

Російською мовою

Редактор О.Я. Гросов

Підписано до друку 4.11.2001 р.
Формат 60x84/16 . Папір офсетний
Друк - різнографія. Ум. друк. арк. 4.94
Тираж 100 прим. Зам. №12/006