



Таким видел Савву Мамонтова
Михаил Врубель

того времени соответствует примерно 115,6 современного фунта. Следовательно, 1 рубль 1862 года равен примерно £18,5. В марте 2018 года один фунт стерлингов соответствовал примерно 78–79 рублям. Таким образом, 1 рубль 1862 года равен примерно 1443–1461 современному рублю. Возьмем для удобства круглую цифру — 1450 рублей. Получается, что Мамонтов-отец рассчитывал, что доход от железнодорожной ветки Москва—Сергиев Посад составит примерно 1 млрд современных рублей в год.

С точки зрения основного потребителя, паломника, желавшего попасть в Троице-Сергиеву лавру, железная дорога была вполне выгодна. Пеший путь из Москвы в лавру — это два—четыре дня. Тариф на проезд в почтово-пассажирском экипаже составлял от 2,5 до 4 копеек за версту, в зависимости от места в карете. Ехать нужно было 70 верст (74 километра). То есть за самое плохое место в экипаже приходилось платить 1 рубль, а еще 6 копеек полагалось дать ямщику на водку. Билет в вагон III класса стоил 80 копеек. Был еще один вариант — крестьянская телега. Жители Сергиева Посада занимались подобным извозом, брали по 40–50 копеек с седока. Но желающих доехать с комфортом за полтора часа на чугунке оказалось гораздо больше, чем тех, кто предпочитал трястись по грязному осенью или пыльному летом шоссе в телеге семь часов, а то и более. Железная дорога победила.

Уже при сыне, Савве Ивановиче Мамонтове, железнодорожные пути в 1870 году были доведены до Ярославля. Еще через два года — до Вологды. В конце века дорога дошла до Архангельска, а компания стала называться «Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги». Бессменным председателем правления общества был Савва Иванович Мамонтов.

В 1875 году Министерство путей сообщения приняло решение построить Донецкую каменноугольную дорогу, предназначенную преимущественно для транспортировки угля. Мамонтов получил концессию на постройку этой дороги, несмотря на то что запросил самую высокую цену. Торжественное открытие дороги состоялось в декабре 1878 года. Строительство новых веток продолжалось и в последующие годы. В 1882 году она была соединена с морем — с портом Мариуполь. Увы, дорога оказалась мало доходной.

ОЛИГАРХ ИЗ АБРАМЦЕВО

СКОЛЬКО ЗАРАБАТЫВАЛ И НА ЧТО ТРАТИЛ САВВА МАМОНТОВ

100 лет назад скончался российский предприниматель и меценат Савва Мамонтов. В конце XIX века он был одним из богатейших людей Российской Империи. Чтобы понять масштабы этого богатства, посмотрим, сколько стоит или могло бы стоить сейчас то, что ему принадлежало.

Железные дороги

Самым ценным активом деловой империи Саввы Мамонтова были акции железных дорог, доставшиеся ему по наследству от отца. Московский купец Иван Федорович Мамонтов был главным акционером «Общества Московско-Троицкой железной дороги», связывавшей торговую столицу империи Москву с ее духовной столицей Сергиевым Посадом.

Ярославское шоссе было одной из самых оживленных трасс России. По подсчетам Мамонтова-старшего, по нему за год проходило пешком около полумиллиона человек. Лошади перевозили еще 150 тыс. человек и 4 млн пудов грузов. Иван Федорович Мамонтов подсчитал, что доход железной дороги должен был составлять до 730 тыс. рублей в год.

Попробуем перевести рубли тех лет в современные. Открытие первого участка дороги было отмечено звоном колоколов в Троице-Сергиевой лавре 18 августа 1862 года. В 1862 году за один фунт стерлингов давали 6,25 рубля. Согласно калькулятору инфляции Банка Англии, 1 фунт



ТЕКСТ Алексей Алексеев
ФОТО Heritage Images / Fine Art Images / DIOMEDIA, РИА Новости, Дмитрий Коробейников / РИА Новости, Сергей Метелица / ТАСС, Fine Art Images / DIOMEDIA