



«НАШ БРОНЕПОЕЗД...»

ХРЕСТОМАТИЯ
ВОЕННОГО
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА
И ВОСОВЦА

**Сергей Эдуардович Зверев
Е. Ю. Голубева
«Наш бронепоезд...»:
хрестоматия военного
железнодорожника и восовца
Серия «Книга для чтения
по истории армии и флота»**

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=42601491

*«Наш бронепоезд...»: хрестоматия военного железнодорожника и
восовца / сост. С.Э. Зверев, Е.Ю. Голубева: Алетейя; Санкт-Петербург;*

2018

ISBN 978-5-906980-18-2

Аннотация

Хрестоматия является специализированным изданием, призванным оказать помощь в формировании профессионально важных и личностных качеств военнослужащих железнодорожных войск и военных сообщений. В издании широко представлены исторические документы, воспоминания и дневники, публицистика и отрывки из произведений художественной литературы, стихотворения и

песни, посвященные служебно-боевой деятельности военных железнодорожников и специалистов службы ВОСО. Книга адресована широкому кругу читателей – прежде всего тем, кто избрал для себя девизом «строить и защищать» – военным железнодорожным войскам и военным сообщений, а также всем, кто интересуется военной историей Отечества, историей железнодорожного транспорта, железнодорожных войск и службы военных сообщений, военной педагогикой и психологией.

Содержание

Предисловие	7
Глава 1	12
Каким надлежит быть офицеру	12
Собрание постановлений, до военного управления путей сообщения относящихся	17
В.А. Панаев	37
Первый опыт постройки военной железной дороги в России	61
Глава 2	66
Обязанности инспектора военных сообщений	66
Конец ознакомительного фрагмента.	71

**«Наш бронепоезд...»:
хрестоматия военного
железнодорожника
и воевца
Составители С. Э.
Зверев, О. Ю. Ефремов**

*100-летию Военного института
(Железнодорожных войск и военных сообщений)
посвящается*

Под редакцией

начальника Военного института (Железнодорожных
войск и военных сообщений)

Военной академии материально-технического обеспече-
ния им. генерала армии А. В. Хрулева

кандидата военных наук, доцента генерал-майора *И. О.
Горайнова*

Рецензенты:

В.М. Котков, доктор педагогических наук, профессор
(Военная академия связи)

О.Ю. Пленков, доктор исторических наук, профессор
(Российский государственный педагогический университет)

Предисловие

Солдатским чтением в России заинтересовались примерно в начале 1840-х годов, когда начальству стало ясно, что одной шагистикой досуг солдата не заполнишь. Следствием одностороннего увлечения строевыми занятиями и ружейными приемами было всеобщее озлобление и распространение пьянства в солдатской среде. Чтобы убедиться в этом, достаточно почитать «Записки старого преображенца»: даже в гвардейском полку люди предавались Бахусу настолько, что пропивали шинели. За это их, как водилось в николаевское время, жестоко били, но проблемы это не решало, порождая только новые поводы для выпивки.

«Чет-Минейми»¹ и сказками солдата, конечно, занять было можно, и до поры этот круг чтения вполне удовлетворял солдатскую массу, но ими бойца никак не образуешь. А с развитием вооружения и тактики от стрелка все больше стали требоваться смекалка и глазомер, а не простое равнение в шеренге, громогласное «ура» и засаживание штыка по шейку в неприятеля. Требовалось дать книги, которые бы питали воображение и честолюбие солдата, развивали круг его интересов, а для этого «надо было заставить читать и слушать вместо сказок и богатырей простую повесть о жизни и

¹ Четъи-Миней – жития святых Православной Церкви, предназначенные для чтения, но не для использования за богослужением.

человеке», как писал один из авторов «Военного сборника» в 1866 году.

Потому постепенно стали появляться книги, написанные специально для солдат: «Рассказ русского инвалида» (1834), «Переписка и рассказы русского инвалида» (1844) генерала И.Н. Скобелева, сборники «Солдатские досуги» (1843), «Матросские досуги» (1853) Казака Владимира Луганского (В.И. Даля), написанные языком более или менее понятным народу.

В 1847 году в Петербурге вышел первый журнал «Чтение для солдат», который, правда, держался только обязательной подпиской, поскольку грамотных среди солдат было крайне мало.

После Крымской войны в войсках стали учреждаться полковые и батареинные школы, и наконец начальство сочло полезным основать периодическое издание, которое бы приохотило солдат к чтению и обучению грамоте. С этой целью в 1858 году появился журнал «Солдатская беседа», выходивший шесть раз в год вплоть до 1867 года, выпуски которого имели целью постепенное развитие солдата.

Авторы всех изданий руководствовались несложными правилами по трем критериям: формы, содержания и духа. По форме солдатское чтение должно быть ясно, толково, и «непременно народно», по содержанию – соображенным с уровнем развития целевой аудитории, по духу – воинственным.

Этими же принципами старались руководствоваться и составители серии хрестоматий «Чтение по истории армии и флота», очередной том которой «Наш бронепоезд...»: хрестоматия военного железнодорожника и восовца», вы, уважаемый читатель, держите в руках. Стоит только добавить: мы хотели, чтобы чтение получилось занимательным, ибо как известно, никакими силами нельзя заставить познавать мир через скуку.

В хрестоматию уже по традиции включены следующие материалы:

- документы, содержащие интересные и малоизвестные сведения по истории железнодорожного дела и военных сообщений;
- военная публицистика, на страницах которой излагались любопытные мысли, сохранившие актуальность до наших дней;
- дневники и воспоминания военных железнодорожников, позволяющие прочувствовать «человеческое измерение» их боевой и повседневной службы;
- отрывки из произведений художественной литературы, раскрывающие духовный мир человека;
- краткие описания подвигов железнодорожников;
- тексты стихотворений и песен, которые могут оказаться полезными при организации досуга военнослужащих Железнодорожных войск.

Изучение истории дело тонкое. Недостаточно излагать

факты, запоминать имена и даты и оперировать цифрами – все это лишь информация, которая обычно вызывает кратковременный интерес или удивление, но редко преобразуется в личные, значимые истины, которые ложатся в основу мировоззрения. Чтобы история чему-то учила, она должна превратиться из науки в пособие для жизни и деятельности. А для этого историческое повествование, чтобы подвергнуться личностному осмыслению, должно обрести индивидуальность и эмоциональность, преодолеть разрыв поколений, дать почувствовать, что происходившее когда-то вполне может повториться (и, в силу цикличности развития истории, обязательно повторяется), и перед изучающим историю встанут вопросы, на которые уже были найдены ответы. Такая история, снабжающая читателя не только датами, именами и статистическими данными, но моделями поведения и нравственными ориентирами, будет актуальна.

Именно поэтому составители отбирали материал, который помогал бы новым поколениям военных железнодорожников и воеводцев ощутить себя современниками авторов, чьи статьи вошли в хрестоматию, стать сопричастниками их мыслей, трудов, подвигов и славы – всего, что образует жизнь военного человека, избравшего для себя благородный девиз «строить и защищать».

Ввиду большого объема исторического материала, он подвергся определенной переработке, чтобы, во-первых, облегчить его восприятие, во-вторых, сделать насыщеннее, ин-

формативнее. С этой целью язык публикаций приближен к современному литературному, и в текстах опущены малосущественные подробности, имена и цифры, не имеющие прямого отношения к излагаемым событиям. Составители надеются, что интерес, вызванный той или иной публикацией, побудит читателя обратиться к самостоятельному изучению «первоисточника», полный список которых приведен в конце тома.

Хрестоматия выходит в юбилейный для Военного института (Железнодорожных войск и военных сообщений) год. Мы надеемся, что наше издание послужит воспитанию новых поколений военных железнодорожников и специалистов службы военных сообщений, которые будут достойно продолжать славные традиции служения Отечеству.

Глава 1

На дорогах империи

Каким надлежит быть офицеру

Много народу спешило по военным дорогам Российской империи по различной казенной надобности: пылила пехота, галопировала кавалерия, погромыхивали артиллерийские орудия, скрипели фуры транспортов, тащились рекрутские партии. К офицерам, сопровождавшим рекрутов к месту их службы, предъявлялись требования, во многом сохранившие актуальность до сего дня.

Офицер, коему вверяется партия, всегда должен памятовать, что каждый рекрут посвящается на службу ГОСУДАРЮ и на защиту Отечества, и потому цель столь важного предназначения обязывает его поступать с ними, как отец с детьми, наставляя каждого в познании обязанностей внятно, просто, без строптивости, но терпеливо и кротко, не ослабляя, однако ж, должного порядка, законами предписанного. Причем всеми мерами стараться возродить в них благородное поревнование к славе, непоколебимую верность к ГОСУДАРЮ и положить прочное основание любви к Отече-

ству, а службу представить почтенною, легкою и приятною. По образованию рекрут можно будет судить и о достоинствах самого офицера.

Офицер в строю партии приветствует рекрут ласковыми словами и приятным взором, отнюдь не показывая сурового, а особливо свирепого вида, поелику первые впечатления крепко укореняются в сердце человека, как естественное отвращение к злему, так и любовь к доброму начальнику. Любовь и преданностью подчиненных офицер достигает всего; напротив, страхом отнимается дух и бодрость, ибо страх производит в человеке робость и уныние, а в таковых еще неопытных рекрутах часто трусость и с тем вместе возрождает мысль к побегу.

Офицер предваряет рекрут, что желания и требования их, не противные чести, порядку и тишине, удовлетворяемы будут во всякое время. Обиды и несправедливые требования старых солдат тотчас будут прекращены и виновные наказаны; напротив, если окажутся (чего он хоть и не предполагает) такие из рекрут, которые по привычке к своеволию или по принятию ложной мысли, будто бы они, став солдатами, могут делать все, притеснять обывателей и кого бы то ни было, те рекруты по строгом расследовании без всякого послабления наказаны будут по военным правилам и законам, которые им тут вслух и читать кратко и не скоро, толкуя всевозможным образом, дабы каждый знал, сколь звание солдата почтенно и насколько каждый обязан соблюдать долг

присяги, и какое преступление какому подвергает штрафу; что всякого рода штраф или наказание запишется и навсегда останется в его формуляре; что такой солдат не будет иметь уважения от будущего начальника, и что напротив того ведущие себя честно и похвально будут всегда отличаемы и награждаемы.

В предупреждение же всяких неприятных следствий во время переключки внушает каждому рекруту, равно и конвойным, дабы они между собой и с посторонними людьми ссоры, драки и других продерзостей и неприличностей не делали; с квартир без позволения не отлучались, не пьянствовали, с обывателями обходились ласково, безденежно бы ни у кого ничего не брали и не отнимали, но довольствовались бы единственно определенным от казны; а при том, поскольку в России обитают народы разных вер, то офицер, у коего случатся рекруты магометанского или другого исповедания, и которому достанется проходить чрез татарские селения, либо иные, раскол держащие, паче всего обязан надзирать и воздерживать подчиненных своих, чтоб никто ни под каким видом из таковых людей не насмехался, имея во всегдашнем внимании, что от сего возрождаются непримиримая вражда и сильное отвращение.

Но поскольку меры наказания должны быть соразмерны преступлению, то в сем случае партионный офицер обязан руководиться более благоразумием, нежели своеправием, войдя же подробно во все причины, по жалобе или без

жалобы (ибо и той не должно оставлять без наказания, поскольку ненаказанность умножает оскорбление обиженного, а учинившего обиду ведет к горшим порокам), офицер доставляет обиженному справедливое удовлетворение, а особенно если что отнято или украдено; виновному же делает наказание без послабления в глазах целой партии.

Прежде же нежели офицер приступит к мерам правосудия, он должен возбуждать в сердцах страх Божий и стыд (ибо и цель самого наказания есть искоренение порока и обуздание продерзостей других). Для восчувствования того и другого лишает учинившего непристойные поступки ласкового приветствия, другому показывает равнодушный и холодный прием, иному несколько неприятный взгляд, а иному делает и строгий выговор; ибо такие случаи над чувствительным человеком гораздо более действуют, нежели над другим само наказание и нередко приводят учинившего даже порок в истинное раскаяние.

В исследовании офицер не должен иметь пристрастия, с которым он не познает истины. Также всемерно воздерживается от гнева, а того более опасается чинить наказание в ярости и исступлении; поскольку того не пороки погрешившего, но уже исступление самого офицера увеличивает меру наказания и ожесточает сердца, и потому такой офицер не только навлечет на себя презрение, но не избегнет и взыскания, законами определяемого.

Офицер первым и важнейшим для себя поставить должен

правилом сохранить в неприкосновенной целости собственность каждого рекрута; безденежно и в подарок ни у кого ничего как самому не брать, так и за подчиненными крепко смотреть, чтоб и они того не делали. Словом, офицер должен подавать собой пример в благонравии, тишине и добром поведении, поскольку каждый подчиненный, смотря на доброе поведение начальника, всемерно старается угодить его склонностям, а малейший разврат в его жизни развращает и всех. Паче же всего надлежит офицеру удаляться от лихоимства; ибо, когда он раз сделает к тому поползновение, то во всей партии потеряет к себе уважение, а с тем вместе любовь и уверенность в правосудии, поскольку лихоимец командир не может ни взыскать, ни наказать подчиненного; ибо подчиненный даст ему различным образом почувствовать, что он его порочнее, а иной дерзнет укорить и обесславить доносом, которые и бывают; и потому такой офицер по собственной уже своей воле и без всякого помилования подпадет под строгость всех законов, в коих, между прочим, сказано: 1762 года, июля 18: «Никто, обвиненный в лихоимстве, как прогневающий Бога, не избежит ИМПЕРАТОРСКОГО гнева».

(Наставление партионным офицерам для отвода рекрут наряжаемых, 1813, с. 12–19)

Собрание постановлений, до военного управления путей сообщения относящихся

В представленных документах отражается дух эпохи, давшей России множество примеров самоотверженного и бескорыстного служения на благо государства и общества.

1809 года, ноября 20

Манифест

«Об Управлении водяными и сухопутными сообщениями»

С самого вступления Нашего на престол всегдашнее попечение Наше обращено было к тому, чтоб, усовершая и дополняя существующие для пользы общей учреждения, открыть подданным нашим все способы к собственному их благоденствию, к приумножению государственного богатства и к славе Нашей империи.

Находя, что устройство многочисленных и удобнейших сообщений в государстве настолько обширном и обилующем столь различными произведениями, составляет одну из важнейших частей управления, и с течением времени опытом удостоверяясь, что распространение земледелия и про-

мышленности, возрастающее население столицы и движение внутренней и внешней торговли превосходят уже меру прежних путей сообщения, Мы признали нужным доставить части сей все расширение, какое может быть ей свойственно по пространству империи, по обилии ее произведений и по соревнованию промышленности.

На сей конец, предположив образовать сию часть Управления в правильнейшем и обширнейшем виде, поручили Мы главному ее директору его императорскому высочеству принцу Георгию Голштейн-Ольденбургскому² составить особенное для сего учреждение, важности сего Управления сходственное и благоразумным его усмотрениям сообразное.

Рассмотрев учреждение, вследствие сего от него нам представленное, Мы с удовольствием видели, что точность и постепенность исполнения соединяется в нем со зрым уважением всех дел в совете под непосредственным начальством главного директора.

В порядке предначертания и производства разных устройств, в верности отчетов, в точности управления, в деятельности надзора полагаются надежные и достаточные правила.

Для образования способных исполнителей учреждается особенный институт, в коем юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будут все источники

² Принц Георгий Петрович Гольштен-Ольденбургский (1784–1812) – первый главный директор путей сообщения России.

наук, ей свойственных.

Для поощрения тех, кои пожелают предопределить себя в сей род службы, полагаются разные награды и поощрения.

На сих основаниях составленное учреждение, признав Управлению сей части и общей пользе совершенно сходственным, и утвердив оное со всеми принадлежащими к нему положениями и штатами, предоставили Мы главному директору приводить оное постепенно в исполнение, быв удостоверены, что в отличной ревности его и любви к Отечеству употребит он все усилия к достижению того степени совершенства, на коем часть сию видеть Мы желаем.

(Собрание постановлений, с. 1–3)

1813 года, мая 5

Циркуляр

«О действиях на службе чиновников, за кои могут они иметь право на получение наград»

Как можно заметить, чиновники путей сообщения ели свой хлеб не даром: для получения награды следовало проявлять активность и непременно отличаться по службе.

Дабы на предбудущее время все представления о награждении чиновников, по ведомству путей сообщения служащих, непременно соответствовали той цели, для которой сами награды установлены, Главное управление признало нуж-

ным принять и постановить в виду всех гг. начальников округов нижеследующие к сему предмету правила:

1. Чиновников Корпуса инженеров путей сообщения представлять к награде не иначе как по окончании какой-либо важной, главным начальством и самой публикой признанной работы, а именно:

а) директоров: за составление проектов, за покупку прочных и по дешевой цене материалов, за деятельнейший надзор в производстве работ и за сохранение от оных значащей экономии против апробированных смет и проч.

б) ординарных инженеров: за обстоятельные и верные съемки местоположений и разведывание качества грунта, за собрание со всей должной точностью других нужных для составления проекта и производства работ сведений, за изыскание способов, при местных препятствиях нередко встречаемых, к обеспечению прочности производящейся работы и проч.

в) младших инженеров: за верность делаемых разного рода вычислений при составлении проектов, когда в оном настояли особенные затруднения; за порядок в обделке, заготовлении и употреблении материалов, за бдительный надзор над рабочими, за деятельное пособие старшим инженерам при съемках и местных изысканиях, также в присмотре за производством работы, согласно утвержденным проектам и постановлениям.

2. Чиновников Водоходной полиции: за успешный и без-

вредный провод большого количества судов, против ожидания, через трудные места в позднюю пору и проч.; за доставление погибшим судам деятельной помощи, за предохранение оных от всякого вреда, когда оный без расторопности чиновника действительно мог бы приключиться; за нарочитое сбережение воды, где есть резервная, и за участие в особливо важных работах.

За сей последний предмет могут быть представлены к награждению и смотрители по сухопутным сообщениям, как равно за точное описание дорог и мест, откуда с выгодой можно заимствовать средства для содержания их, если сие еще не сделано.

3. Чиновников канцелярии: за приведение в порядок запущенных дел и счетов, за исправление двух или более должностей, равно экстренных поручений с успехом; за сокращение переписки благоразумным объединением дел, также, когда кто будет находиться при начальнике, который по одной из вышеописанных причин заслуживать будет награждения.

Все прочие действия чиновников, в правила сии не вошедшие, должны относиться к обязанностям обыкновенным, за которые всякий получает жалованье, а когда кто не исправляет их, или и исправляет, но не с успехом, то такой должен быть удален от службы.

(Собрание постановлений, с. 131–133)

1816 года, июня 27

Предписание

главного директора начальнику I округа

Как в любом большом и серьезном деле, не обходилось и без курьезов, к которым можно отнести рачительную заботу самого императора о переименовании места нахождения всего-навсего дорожного указателя.

По воле государя императора поставлен у находящегося на Царскосельской дороге каменного трактира «Трех рук³» столб с четырьмя руками

и с надписями: на 1-м – «В С.-Петербург», на 2-м – «В Царское Село», на 3-м – «В Петергоф» и на 4-м – «Зимняя дорога в Москву», и что его императорскому величеству угодно, дабы место сие отныне именовалось «Четырьмя руками».

Сию высочайшую волю не оставьте, ваше высокопревосходительство, принять к неременному с вашей стороны исполнению.

1816 года, июля 20

Из журнала

Комитета, учрежденного по дорожной части

Из документа видно как то, что строительство дорог

³ Дорожные указатели раньше нередко исполняли не в виде стрелок, как сейчас, а в виде рук с выразительно указующими направления перстами.

было воистину государственным делом, так и то, что стоило оно очень недешево, особенно если учесть, что в рассматриваемый период Россия еще не полностью восстановила силы после опустошительного и разорительного наполеоновского нашествия.

Построение вновь больших дорог должно быть главнейше производимо по правилам, самой наукой инженеров путей сообщения преподаваемым. В сем виде надлежит главнейше стараться, дабы большие дороги были во всякое время сколь можно сухи и менее бы терпели как от естественной сырости некоторых мест, так и от дождей и тающих снегов.

Цель сия достигнута будет, когда дороги будут более возвышены, нежели ныне; когда боковые каналы более будут расширены и получают достаточное наклонение для стока воды по мере накопления ее в учрежденные водоотводы.

Сии водоотводы надлежит делать и тогда, когда реки и озера, до коих оные доводимы быть должны, находятся в дальнем расстоянии; хотя чрез сие издержки на сооружение государственных дорог и увеличатся, но зато не то одни дороги, а и окрестные земли будут осушены, так как в сии главные водоотводы и поселяне смогут посредством ровиков спускать воду, затопляющую их угодья; следовательно, от больших водоотводов получится и сугубая государственная выгода.

Комитет полагает принять сперва в заведование Главно-

го управления путей сообщения с 1 января 1817 года всю большую Московскую дорогу как важнейшую в империи и сверх того большие государственные дороги в 3-х губерниях, именно: в С.-Петербургской, Псковской и Новгородской.

Но и все сии дороги вдруг строить в том виде, в коем оные должны быть, то есть шоссе, невозможно, по уважению слишком значительных сумм, для сего требующихся, и по затруднению, какое неминуемо встретится в отыскании нужного количества рабочих, мастеровых и материалов.

Совершенно новую постройку шоссе Комитет полагает начать с 1817 года по государственной большой Московской дороге от станции Ижора и ежегодно таким образом отделывать оную до Москвы во всем совершенстве на столько верст, сколько, по усмотрении средств, главный директор признает возможным.

Правящий должность главного директора путей сообщения вследствие сего учинит распоряжения свои, дабы о постройке шоссе на первый случай от Ижоры до Чудова, или насколько он найдет возможным во всем совершенстве, сочинены были бы подробные планы и сметы.

Средства для построения и содержания больших дорог состоят: а) в отводе для дорог того пространства земли, какое межевыми постановлениями уже назначено; б) в наложении на каждую ревизскую душу⁴поселян по 20 коп., мещан⁵

⁴ Ревизская душа – так называлась единица учета мужского пола населения Российской империи при ревизиях в целях уточнения налогообложения.

по 50 коп. ежегодной подати; на купцов же по 10 % с вносимых ими ныне податей; в) во взыскании со всех проезжих по $\frac{1}{2}$ коп. за версту⁶ с каждой скотины, ими для сего употребляемой; г) во взыскании $\frac{1}{2}$ коп. с едущих на почтовых лошадях за версту с каждой лошади, не исключая и тех, кои едут по казенной надобности; д) в уделении из доходов Почтового департамента 10-й доли, наконец, е) в наряде на дорожные работы поселян, на 15-верстном расстоянии по обеим сторонам живущих.

Определенную Межевой инструкцией полосу земли в 60 сажен⁷ под большую Московскую дорогу, по особенной важности ее, удержать в полной мере, без убавления. По прочим большим государственным дорогам, ежели оные заняты частью пашнями, или сенокосами, или огородами, то ограничить пространства оных дорог в ширину в 20 и даже, в случае большей необходимости, и в 15 сажен (смотря по большей или меньшей твердости грунта, по большему или меньшему проезду), что и предоставить распоряжению и усмотрению главного директора путей сообщения.

Вышеупомянутые 20 сажен распределены бы были следующим образом: от 5 до 6 саж. под искусственную проездную дорогу (из коих 4 сажени посредине имеет быть вымощива-

⁵ Поселяне и мещане – соответственно, сельские и городские жители податных сословий, – плативших налоги и несших рекрутскую повинность.

⁶ 1 верста = 1066, 8 м

⁷ 1 сажень = 2,13 м

емо или отделяваемо другим приличным образом); столько же с одной стороны под объездную дорогу и прогон скота; а с другой — под полосу для складки, развозки материалов и проч.; остальное пространство занято б было боковыми каналами.

Правящий должность главного директора путей сообщения испрашивал для удобнейшего производства дорожных работ учредить две рабочие бригады, из коих одна бы производила бы работы по Московской большой дороге, а другая для таковой же цели была бы распределена по другим государственным дорогам.

Комитет, признавая, что бригады сего рода мнением своим полагает: будут весьма полезны для успешного производства дорожных работ, и издержки на их содержание заменят с избытком тем, что не нужно будет нанимать вольнонаемных рабочих, а следовательно, удобнее будет чинить и заготовление материалов, признает нужным испросить повеление государя императора, не благоугодно ли будет его императорскому величеству учредить для работ две таковые бригады из неспособных к полевой службе рядовых, которые состояли бы в полном распоряжении главного директора и были им употребляемы для предназначенного дела.

На подлинном подписано собственной Его Императорского Величества рукой так:

Быть по сему.

1816 года, октября 4

Из предписания

главного директора «О формировании двух рабочих бригад пионеров⁸ и мастеровых»

Какое значение придавалось дорожному строительству видно уже из того, что мастеровые фактически приравнивались к гвардейцам. Их содержание обходилось казне очень и очень недешево: один только комплект зимнего обмундирования стоил 22 руб. 22 коп.

Солдаты и унтер-офицеры будут получать жалованье и прочее содержание как нижние военно-служители лейб-гвардии Саперного батальона. Во время производства работ будут выдаваемы порционные деньги: по 10 коп. простому пионеру и по 20 коп. мастерскому солдату на день. Если случится им работать в местах болотистых, то сверх того они будут получать в день по 2 чарки вина, по 1/2 фунта⁹ говядины, а в пост – соленой рыбы.

Для мундиров и прочей одежды употребляемо серое сукно. Полное одеяние на одного военно-служителя должно состоять в следующем:

⁸ Пионер – военнослужащий инженерных войск.

⁹ 1 фунт = 0,41 кг

1 шинель на 3 года.		
1 куртка на образец матросской	}	на 2 года
1 пара панталон с кожаной внизу обшивкой		
и с 4-мя пуговицами		
1 камзол из равендука ¹⁰ под куртку	}	на 1 год
2 пары сапог и 4 пары подметок		
2 летние куртки из парусины		
2 пары таковых же летних панталон		
3 рубахи		
1 кивер		
1 фуражная шапка одного цвета с воротником		
и обшлагами мундира		
1 кушак того же цвета, как и обшлага		

Зимняя одежда

1 пара панталон из толстого сукна	}	на 2 года
с подкладкой толстого холста		
1 полушубок		
2 пары кенег ¹¹ на меху		
1 овчинная шапка		
1 пара рукавиц на 1 год		

равендука¹⁰ под куртку

кенег¹¹

Вооружение солдата должен составлять пионерный тесак¹² на черной портупее.

Каждая бригада разделяется на пять рот, из коих в каждую назначается один командир поручичьего чина или капитанского. У ротного командира будут в ведомстве по 2 кондуктора или фельдфебеля, умеющих читать и писать, 6 унтер-офицеров и 18 ефрейторов или десятников.

¹⁰ Равендук – грубая льняная ткань, парусина.

¹¹ Тесак – холодное оружие с изогнутым, короче сабельного клинком.

¹² Кенег – род обуви.

Таким образом, каждая рота будет состоять из 6 капральств; каждое капральство управляется 1 унтер-офицером и 3 ефрейторами; каждый из сих последних имеет под своим ведением 10 человек рядовых пионеров.

Кондукторы или фельдфебели будут отправлять должности сотских по непосредственному распоряжению ротных командиров.

Ротные командиры должны столь можно чаще свидетельствовать солдатскую пищу. Они имеют навещать и сами квартиры солдатские, а равно и шалаши, и приказывать строго соблюдать чистоту и опрятность.

Каждая рота должна иметь четыре шалаша, построенные из досок. В пятом шалаше будет помещаема кухня и чулан для хранения припасов.

Подвижной лазарет всегда оставаться должен в селении или городе, ближайшем к месту дорожных работ. Больные ни под каким видом не должны быть удерживаемы на квартирах или в шалашах более 2-х суток, на третий день больного военно-служителя отвозить в лазарет.

Обе пионерные бригады в отношении к производству работ будут состоять под ведением инженеров путей сообщения, коих будет отряжено в каждую:

- 1 директор работ;
- 2 инженера 1-го класса;
- 2 — 2-го —;

3 —3-го—.

Всего 8 офицеров.

Директор работ, который собственно есть начальник или шеф бригады, а настоящий командир ее считается как бы помощник его. Должность последнего состоит в заведовании хозяйственной и фрунтовой¹³ частью бригады, сообразно воинским уставам, на правах командира батальона в армейских полках.

Каждый ротный командир должен сам вести свою роту на работу и присутствовать на том месте вместе с кондукторами своими для содержания во всем строгого порядка. Для большего удобства дана ему будет казенная палатка, равно как и другая палатка для двух его кондукторов. Унтер-офицеры и ефрейторы должны помещаться в шалашах вместе с рядовыми.

Инженеры указывают предмет и способ производства работы на дорогах, означают на оных профили и распределяют количество рабочих, объясняют унтер-офицерам и ефрейторам все подробности работы; словом, в сем отношении они распоряжаются всем и пионеры и рабочие унтер-офицеры, да и сами ротные командиры должны состоять у них в совершенном подчинении.

Инженеры имеют также надзор над заготовлением мате-

¹³ Фрунт— строй. Фрунтовая часть— здесь, обязанности, касающиеся строевой подготовки (учения) войск.

риалов, сбором булыжного разбивного камня, копкой земли, песка, гравия, хряща, рубкой строевого леса, хвороста и вязкой фашин; они обязаны следить за приготовлением кирпича, жжением извести и проч.

В производстве работ они должны следовать тем проектам, кои будут рассмотрены и одобрены Главным управлением. В случае же надобности, директор работ прикажет сочинить новые проекты подведомственным ему инженерам по правилам искусства. При составлении проектов шоссе должно руководствоваться нормальными чертежами и профилями как в рассуждении насыпей, сообразно местному положению, так и относительно сооружения мостов.

Инженеры ответственны за правильное производство работ и их прочность. Всякое нерадение по делам службы и вообще поступки своевольные и противные правилам, по части работ постановленным, подлежат непременно и строжайшему рассмотрению.

(Собрание постановлений, с. 318)

1816 года, ноября 15

Циркуляр

«О правилах определения в Мастерскую бригаду чиновников и о непредставлении их к повышению в чины»

Дыхание недавно отгремевшей войны чувствуется и в

этом документе – дорожное строительство рассматривалось государством как один из способов подать помощь увечным воинам, пострадавшим за Отечество.

По силе высочайшего утверждения об Управлении путей сообщения, Мастерская бригада состоит на военном положении.

С начала формирования округов хотя и было наблюдаемо, чтоб в офицеры сей бригады поступали чиновники только армейской службы, но по разным обстоятельствам, а иногда и по необходимости, допущены в сие звание и штатские чиновники разных классов¹⁴.

Ныне, когда именным Его Императорского Величества высочайшим указом, в 5 день мая 1816 года состоявшимся, повелено, дабы по ведомству путей сообщения в чиновники Мастерской бригады определяемы были отставные увечные военные офицеры, должно удержать порядок определения в Мастерскую бригаду чиновников на точном основании учреждения об Управлении путей сообщения и вышеизображенного Высочайшего указа.

Вследствие чего предписывается:

1) Когда в Мастерской бригаде откроется вакансия чиновника, то доносить главному директору для замещения оной из отставных увечных военных офицеров; в случае же

¹⁴ Военные, гражданские и придворные чины в Российской империи раз, согласно Табели о рангах, делились на 14 классов.

неимения таковых, представлять окружным начальникам к определению достойных людей по их усмотрению, но не иначе как с производством в военный чин подпоручика.

2) К повышению чинами их не представлять, поскольку в штатах путей сообщения не положено для них ни высших чинов, ни других окладов жалованья.

3) За тем, всем состоящим ныне налицо в Мастерской бригаде офицерам из штатских именоваться отныне в должности чиновника Мастерской бригады; о повышении коих равным образом представлений не делать.

(Собрание постановлений, с. 327–329)

Речь,

произнесенная директором Института корпуса инженеров путей сообщения генерал-лейтенантом Базеном¹⁵ на публичном испытании 2 мая 1831 года

Интересно, какое значение придавалось гуманитарным дисциплинам при подготовке инженеров путей сообщения.

В нашем институте приуготовительные классы суть 6-й, 5-й и 4-й: они состоят из кадет, которые при поступлении в заведение должны иметь не менее 14 лет. Учебный курс их со-

¹⁵ Пьер-Доминик, русифицировано Петр Петрович, Базен (1786–1838) – француз по происхождению, на русской службе – инженер путей сообщения, математик, механик; генерал-лейтенант.

стоит в Законе Божиим, в основаниях математики, то есть в арифметике, алгебре, геометрии, тригонометриях прямолинейной и сферической, в геодезии с описанием главнейших употребляемых в оной инструментов, в аналитической геометрии с полным исследованием линий изображаемых уравнениями двух первых степеней и главных свойств конических сечений; в начальных основаниях архитектуры, тактики, географии вообще и в особенности отечественной; в российской гидрографии, рисовании и черчении планов, в грамматиках русской и французской и в риторике. Сии две последние части составляют в точном смысле курс словесности.

Вы, верно, не удивитесь, что подобный курс входит в важные и строгие занятия наших воспитанников. Вы удостоверены в истине, что изучение грамматики, по словам Квинтилиана¹⁶, приносит более, нежели обещает, что великие мужи древности ощущали важность оной, так что сам Цезарь посреди победы писал сочинение о сходстве слов, и наконец, что наука, столь тесно сопряженная с искусством говорить и писать, необходима для юношей, которым некогда предложит рассуждать в советах, отдавать письменные приказания, составлять донесения, проекты, записки о предметах, которые, может быть, будут иметь влияние на благоденствие или

¹⁶ Квинтилиан Марк Фабий (I в.) – величайший римский ритор (учитель красноречия), чьи труды были посвящены воспитанию образцового оратора-гражданина.

на безопасность государства.

Что же касается до риторики, которую Его Королевскому Высочеству¹⁷ угодно было присоединить как необходимое дополнение к нашему учебному курсу и преподавание которой поручено им одному из отличнейших профессоров сей столицы, мне не нужно доказывать счастливого влияния оной, ибо наука сия связана со всеми прочими и приложена быть может к каждой из оных. Риторика сокращает и облегчает науки, научая воспитанников приводить в порядок мысли, и выражать их с большею ясностью и беглостью. Явление сей части между занятиями, долженствующими по видимому быть исключительно учеными, может быть оправдано теми же причинами, кои заставляли поместить оную в число необходимых отраслей обучения в том знаменитом училище¹⁸, на которое Европа уже 30 лет взирает как на богатый рассадник отличнейших офицеров и ученых. Литературное воспитание, внушая действительное чувство приличий, образуя и очищая вкусы воспитанников, смягчает их нравы и улучшает характеры. Повеления начальников облагораживаются и теряют суровость; повиновение становится быстрее и догадливей; сношения по службе облегчаются и благоприятствуют согласию, долженствующему всегда

¹⁷ Его Королевское Высочество герцог Александр Вюртембергский, главноуправляющий путями сообщения (1822–1833).

¹⁸ Парижская Политехническая школа – высшая школа для подготовки инженеров, основанная в 1794 году.

соединять людей, имеющих общей целью заслужить благоволение Государя, действуя к славе и благу отечества. Наконец, изучение словесности, заключенное в истинных пределах, приличных верным и преданным слугам монарха, приучая разум к удовольствиям более изысканным, предупреждает грубые склонности или сопротивляется оным, умеряет силу страстей, и во всех положениях, предназначенных судьбой человеку, сохраняет его достоинство.

...Я представил в сокращенном виде причины, изложенные Советом, учрежденным для усовершенствования Политехнического училища в то время, когда предназначали ввести в сие заведение курс грамматики и словесности.

(Журнал путей сообщения, 1831, т. 22, с. 4–7)

В.А. Панаев

Воспоминания

Массу интересных сведений о подготовке инженеров путей сообщения представляют воспоминания Валериана Александровича Панаева (1824–1899). Науками будущие инженеры занимались по 9,5 часов в день – неудивительно, что из стен военно-учебного заведения выходили люди, всесторонне подготовленные профессионально и развитые духовно. Эти качества очень помогали им в не только нелегком, но и на первых порах весьма опасном труде. Нельзя также не отметить, что это были настоящие «инженеры-бессребреники», по выражению Н.С. Лескова, честно исполнявшие свой гражданский долг.

Я поступил в начале января 1840 г. для приготовления в Институт путей сообщения. До экзамена оставалось всего три с половиной месяца, а надо было держать такой экзамен, какой требовался для поступления в университет, за исключением латыни и с той разницей, что экзамен из математики был особенно строг.



Валериан Александрович Панаев

В то время Институт был закрытым заведением, имея четыре класса, а затем два офицерских класса. Экзамены в то время производились вообще с особенно строгой обстановкой и торжественностью. Экзаменаторов по каждому главному предмету было не менее трех человек, кроме членов экзаменационной комиссии, состоящей из многих компетентных лиц, которые тоже нередко задавали вопросы. Экзаменаторами были непременно профессора высших классов, к которым должны были поступать экзаменующиеся юноши, следовательно, первые были заинтересованы, чтобы эти юноши были хорошо подготовлены для слушания в будущем их

лекций. Экзамены производились открыто, в больших залах, в присутствии всех прочих экзаменующихся, и баллы объявлялись тотчас же, как экзаменующийся отойдет от доски или стола. При таком порядке немыслимы были самомалейшие фаворитства или, наоборот, незаслуженные обиды.

По поводу моего приготовления в Институт я вспомнил одно курьезное обстоятельство, немало способствовавшее моему успешному учению. У нас, воспитанников, не было обыкновенных кроватей, а были деревянные шкафы, из которых выкидывалась кровать на ночь, а днем убиралась в шкаф. В этих шкафах кишели мириады клопов. Никакими мерами не было возможности истребить их. Первую ночь я провел напролет без сна, товарищи же, должно быть, попривыкли и спали как нельзя лучше. Не только одно кусанье клопов, но эти гады действуют на меня нравственно. Я не имел духу лечь на другой день в постель и придумал следующее: я поставил три табурета к столу, положил на стол подушку и расположился спать в халате на этих табуретах, но на такой мягкой постели долго не проспав, и в пять часов или ранее я проснулся и поневоле стал заниматься. Таким образом, я решился продолжать эту систему, и в течение трех с половиной месяцев, я спал на табуретках, просыпаясь не позже пяти часов, и моментально принимался за занятие. К тому времени, когда товарищи вставали, я был уже готов к трем предстоящим каждый день урокам из математики. Нельзя отрицать, что рассказанное сейчас курьез-

ное обстоятельство немало способствовало моим успешным занятиям.

* * *

Институт путей сообщения заключал всего 6 классов: четыре класса составляли строго закрытое заведение, так что никто и никогда ни под каким предлогом не мог проводить ночь вне заведения. Затем следовали два класса офицерских. Офицеры жили на вольных квартирах, слушали два года академический курс, и по экзамену выпускались поручиками в действительную службу. Не выдержавшие экзамена не получали звания инженера и отчислялись в так называвшийся строительный отряд.

Хотя в мое время институт имел внешний облик военно-учебного заведения: воспитанники имели кадетскую форму, обучались фронту и ходили на разводы и парады, но внутренний, данный первоначально французскими инженерами и профессорами, сохранялся еще вполне.

Начальство в институте разделялось на две независимые отрасли: часть учебная и часть фронтовая в совокупности с хозяйственной. Это были два враждебных лагеря, что немало облегчало нашу участь.

В одном начальстве, в учебном, мы встречали полнейшую справедливость, усерднейшее старание дать нам наилучшее образование и радушнейшее поощрение ко всему хорошему

при неумолимой строгости в оценке познаний. Это начальство мы глубоко уважали и сильно любили.

Другое начальство смотрело на всех воспитанников с какой-то предвзятой злобой. Эта злоба проявлялась в каждом шаге, в каждом слове. В течение дня мы попадали под власть этого начальства утром с 7-ми до 8-ми, среди дня с 2-х до 5-ти. И вечером с 8-ми до 9-ти часов. Это начальство очень злило, что по принятому с самого основания заведения правилу, надо было говорить воспитанникам на «вы», а не на «ты».

Время распределялось следующим порядком. В 7 ч. мы вставали, а в 8 ч. уходили из дортуаров¹⁹ пить сбитень²⁰; к сбитню давали полторы булки и кусок черного хлеба, и затем до 2 ч. дня, т. е. до обеда, ничего не давали.

В 8½ часов начиналась первая лекция. Для всех лекций назначались полтора часа, и они читались в особых аудиториях, устроенных лестницей, так что классы заключали до 100 человек и более, дабы каждый мог видеть, что пишет или чертит профессор. Время с 10 до 11½ предназначалось для черчения проектов, планов, эпюров и проч., и все это делалось в классных залах. С 11½ до 12½ была рекреация²¹, а с 12½ до 2 ч. вторая лекция. В 2 часа шли к обеду, а потом на фронтовое ученье до 5 ч., коим занимали новичков, а

¹⁹ Дортуар – общее спальное помещение для учащихся.

²⁰ Сбитень – горячий напиток из воды, меда и пряностей.

²¹ Рекреация – отдых, перерыв между занятиями.

остальные могли заниматься науками в классах. Время от 5 до 8 ч. было занято или лекциями из второстепенных предметов, или, по преимуществу, репетициями²². В 8 часов был ужин, а в 9 ложились спать.

* * *

По поводу взгляда на офицеров мне припоминаются слова Герцена²³ в гораздо позднейшее время, а именно в 1858 году, которые я кстати приведу здесь. Ниже в своем месте я подробно опишу мое знакомство с Герценом, а здесь скажу только несколько слов из разговора с ним при первой нашей встрече в Лондоне.

– Чем вы можете объяснить, – спросил он меня, – следующий факт. Надо вам сказать, что меня атакуют разные посетители из России, принадлежащие к разным сферам, включая и генералов. Можете ли себе представить, что по моим убеждениям я встречаю несравненно более развитых и более образованных людей в среде офицеров, чем в среде учащихся в университетах.

– Позвольте мне пояснить вам ваше недоумение, – отвечал я приблизительно в следующих выражениях. – По обстоятельствам, которые мне известны, вы не могли ознакомить-

²² Репетиция – здесь, занятия с репетитором.

²³ Герцен А.И. (1812–1870) – видный русский оппозиционный деятель, писатель, педагог и общественный деятель.

ся со всеми отраслями русской жизни до вашего отъезда за границу; а с тех пор Россия совсем вам неведома, а потому у вас могли сложиться вообще воззрения неверные. Вам неизвестно, что император Николай Павлович всеми мерами старался поднять образование в военно-учебных заведениях, вследствие чего начальство привлекало к этим заведениям наилучшие силы. Ведь в Дворянском полку русскую словесность преподавал Гребенка²⁴. В юнкерской школе и в других заведениях русскую словесность читал Комаров²⁵, о котором вы должны иметь понятие, если не знали его лично. Затем гениальный геометр-философ академик Остроградский²⁶ был до того отвлечен лекциями в разных военно-учебных заведениях, что не имел времени читать в университете. Знаменитый математик академик Буняковский²⁷ тоже читал в некоторых военно-учебных заведениях. Между тем, например, профессор Казанского университета, весьма известный в математической литературе, Лобачевский²⁸, в собственном сочинении, трактуя один вопрос, признал, что он не знаком по

²⁴ Гребенка Е.П. (1812–1848) – малороссийский поэт и писатель.

²⁵ Комаров А.А. (1813–1874) – поэт, преподаватель русской словесности в петербургских военно-учебных заведениях.

²⁶ Остроградский М.В. (1801–1862) – выдающийся российский математик, академик.

²⁷ Буняковский В.Я. (1804–1889) – российский математик, ученик М.В. Остроградского, вице-президент (1864–1889) Академии наук.

²⁸ Лобачевский Н.И. (1792–1856) – русский математик, один из создателей неевклидовой геометрии.

этому вопросу с трудами молодого Штурма²⁹. Нас же в заведении еще до производства в офицеры ознакомили с означенными трудами великого математика, оставившего по себе навсегда громкое имя.

* * *

По производстве в офицеры, мы отправились с братом в отпуск к родителям в Казанскую губернию. Из Петербурга до Москвы мы поехали в дилижансе, а далее надо было ехать на перекладных. В то время не было еще за Москвой ни единого шоссированного тракта, а по тракту от Москвы до Владимира немыслимо было пускаться на почтовых лошадях, не рискуя сидеть на станциях за недостатком лошадей по суткам и более. Спасителями для этого тракта являлись вольные ямщики, которые, обходя гостиницы, предлагали доставлять во Владимир в известный срок в своих рыдванах за двойную цену против прогонов. Так поступили и мы. Но далее от Владимира надо было ехать на перекладных. Мы пробыли в дороге шесть суток, ехав безостановочно днем и ночью, чтобы скорее попасть домой. Каждый час отдохновения казался каким-то преступлением, ибо наш отпуск был весьма краткосрочен. Помню, что после такой через меру напряженной езды, от бессонницы, от усталости, от

²⁹ Штурм, Жак Шарль Франсуа (1803–1855) – французский математик, известный разработкой теории решения некоторых видов интегральных уравнений.

тряски и от бесконечного бряцания колокольчиков я в течение трех дней был почти глух, и мне казалось, что все и я сам говорили шепотом, и это очень встревожило мою матушку. Я упоминаю об этом факте потому, что подобного странного состояния не случилось уже мне испытывать другой раз в жизни.

В двух офицерских классах было более чем по сто человек в каждом. Для слушания лекций, составления проектов и для репетиций мы собирались два раза в день от девяти до двух утром и от пяти до восьми вечером. Посещение офицерами Института в означенные часы было обязательно, и таким образом о каких-либо развлечениях нельзя было и помышлять. Не пришедший на лекции и не представивший уважительной тому причины подвергался аресту. Когда кто-нибудь желал идти в театр, то по приходе в пять часов должен был предупредить о том старшего дежурного, который обыкновенно разрешал уйти после первой послеобеденной лекции или репетиции в шесть с половиной часов. В правилах этих досрочных отлучек не значилось, а потому дежурный мог и не разрешить их.

После выдержанного экзамена произведенных в подпоручики командировали обыкновенно на практические занятия, а отпусков не давали, за исключением особенных случайностей. На этот раз всех высокостоящих по списку по просьбе инженер-полковника Мельникова³⁰, который был

³⁰ Мельников П.П. (1804–1880) – один из авторов проекта первой российской

назначен на изыскания и постройку Николаевской железной дороги, командировали к нему не как практикантов, а как ответственных лиц для самостоятельных поручений на летнее время.

Когда мы с братом явились к Мельникову, он сказал, что назначает нас на изыскания и предоставляет нам, как стоящим первыми по списку, избрать район, ближайший к Петербургу. Мы ответили ему, что нельзя ли послать нас подальше от Петербурга.

– Странно, – сказал он, – но я этому очень рад потому, что многие просились поближе к Петербургу. В таком случае, я назначу вас на самый отдаленный край моей дирекции.

И он назначил нас на пространство, которое находилось ныне между Окуловкой и Бологое.



Павел Петрович Мельников

Когда мы вернулись в Петербург для продолжения курса наук в последнем классе подпоручиков и явились откланяться Мельникову, он, выразив нам свое удовольствие за исполненные нами поручения, сказал, что если мы хотим, то он по окончании нами в будущем году курса потребует нас к себе. Мы ответили, конечно, нашим согласием, и в следующем году мы поступили на службу постройки Николаевской железной дороги на северную дирекцию под начальством Мельникова, наилучшего инженера, человека ученого, умнейшего и благороднейшего.

Дорога делилась на две дирекции: северную и южную; каждая дирекция делилась на несколько участков, а участок на несколько дистанций. Начальником северной дирекции был инженер-полковник Мельников, а южной – инженер-полковник Крафт.

Мельников посещал работы довольно часто, непременно раз в месяц, а то и более. Простота его обращения, рассказы о путешествиях, его широкие человеческие взгляды, его образованность, чистота и возвышенность его отношения к делу приводили нас в восторг, поднимали наш дух и поддерживали в нас энергию в глуши, где мы были отрезаны от бела света. Иметь начальника с такими качествами и свойствами, да притом у нас первого инженера по образованию, таланту и знаниям, было великое счастье.

Нелишним считаю теперь упомянуть о направлении линии Николаевской железной дороги. Начну с того, чтобы объяснить нелепость легенды о том, что будто бы император Николай I, положив линейку на поданную ему карту и проводя прямую линию карандашом, приказал вести железную дорогу по этой прямой линии. Легенда эта повторялась бесконечное число раз стоустой молвой, признавалась за неоспоримый факт в образованных кружках и даже в высших сферах и неоднократно подтверждалась серьезными органами печати.

Вопрос о направлении железной дороги от Петербурга до Москвы долгое время обсуждался в особом комитете, назы-

вавшемся тогда комитетом железных дорог, в котором заседали министры и некоторые члены Государственного Совета. Огромное большинство означенного учреждения полагало, что надо вести дорогу на Новгород. Между тем государь не разделял этого мнения. Утомленный бесконечными спорами по этому предмету, он призвал к себе инженера-полковника Мельникова (впоследствии министр). Мельников считался особенно талантливым и блестяще образованным во всех отношениях человеком, что и было известно государю.

Государь спросил Мельникова, какого он мнения о направлении дороги.

Мельников коротко и ясно высказался так:

– Дорога должна соединять две весьма населенные столицы: все движение, как грузовое, так и пассажирское, будет сквозное. В непродолжительном времени должны примкнуть к Москве другие дороги со всех концов России; таким образом, сквозное движение между Петербургом и Москвой разовьется в несколько десятков раз против настоящего. Было бы ошибкой большой и неисчислимой потерей в общей государственной экономии, если обречь дальнейшие поколения на уплату восьмидесяти с лишком верст в продолжение целого века или более, пока прямой расчет не вынудил бы строить другую, кратчайшую дорогу от Петербурга до Москвы.

– Рад, – сказал государь, – что ты одного со мной мнения,

веди дорогу прямо!

Слова «веди дорогу прямо» не означали вести по прямой линии, а относились к тому, чтобы не держаться направления на Новгород.

Только исключительное невежество по отношению к известным предметам могло поддерживать означенную легенду. Множество раз мне случалось слышать повторение ее людьми образованными. Обыкновенно в подобном случае я спрашивал такого господина, проезжал ли он по Николаевской дороге.

— Как же, много раз.

— Разве же вы не обратили внимания на то, что во многих местах поезд идет по кривой, что для каждого пассажира должно быть очевидно.

Я начал свою деятельность с самого возникновения устройства Николаевской железной дороги. В то время не было сколько-нибудь сносных карт на пространстве между Петербургом и Москвой, годных для того, чтобы руководствоваться ими для начертания наивыгоднейшей линии в техническом отношении.



Петр Андреевич Клейнмихель

Вследствие такого обстоятельства, решено было пробить сперва прямую линию от Петербурга до Москвы. Для этого на основании астрономических данных о долготе и широте означенных пунктов, были рассчитаны углы прямой линии с меридианами, и под этими углами приступили одновременно к пробиванию линии. Обе партии встретились около небольшой деревушки Бологое. Замечательно, что линии, пробитые на основании вышесказанного расчета, разошлись около Бологое около полуверсты. Понятно, что такой результат был признан блестящим, и в то же время показавшим,

с какой аккуратностью и точностью велась пробивка обеих линий.

Тверь и Клин попали почти на прямую линию от Москвы до Волочка, а на прямой от Петербурга до Волочка сделано лишь незначительное отклонение к Чудову, вследствие удобства местности.

При отсутствии сколько-нибудь годных карт и при местности, на 9/10 покрытой сплошными лесами, не было никакой возможности, даже в частностях, ориентироваться обзором местности, хотя с отдаленных возвышенных пунктов. Понятно, что промахи относительно проведения линии обнаруживались уже во время самой постройки, по мере развития работ. Тогда-то я и пришел к твердому убеждению, что возможное сокращение миллионов зависит исключительно от наивыгоднейшего начертания линии. Все прочие обстоятельства не играют очень существенной роли в деле сокращения расходов.

Через 7 лет после начала постройки Николаевской дороги, она еще не была окончена, чему воспрепятствовали политические события 1848 и 1849 года³¹, когда суммы, ассигнованные на железную дорогу, должны были быть употреблены на другие надобности. Но в 1850 году во время приез-

³¹ В 1848–1849 гг. состоялась Венгерская революция, в подавлении которой участвовали русские войска под командованием генерал-фельдмаршала И.Ф. Паскевича.

да государя в Москву император спросил Клейнмихеля³² за обеденным столом:

– Когда же ты провезешь меня в Москву по железной дороге?

Клейнмихель ответил моментально:

– На будущий год, ваше величество!

За столом был директор работ Мельников; но Клейнмихель не спросил у него, а после обеда позвал его в кабинет и спросил:

– Вы слышали мой ответ государю?

– Слышал, – ответил Мельников, – но это немыслимо.

– Вы слышали, и это должно быть и будет!

Не зная еще ничего об означенном эпизоде, мы получаем в половине сентября предписание, гласящее, что дорога к 1-му августа будущего 1851 года должна быть приведена в такой вид, чтобы войска гвардейского корпуса могли быть доставлены в Москву, начиная с 15-го августа, и чтобы император мог приехать в Москву к 22-му августа.

На общем совете решено было производить работы зимой, несмотря на то, что выемки состояли из крепко-глинистого грунта, который при морозе обращался в камень. Работы эти могли быть производимы только посредством пороховых взрывов. Оказалось, что взрывать порохом каменные породы гораздо удобнее, чем взрывать замерзшую гли-

³² Клейнмихель П.А. (1793–1869) – главноуправляющий путей сообщения (1842–1855), куратор строительства Николаевской железной дороги, граф.

ну, которая не делится на пласты.

За зиму успех был значительный, а между тем подошла весна. Едва крестьяне засеяли яровое поле, мы кликнули клич по всем окрестным деревням, и к нам явились тысячи народа с бабами. Мужики рыли землю сошниками³³, а бабы таскали ее, – кто в мешках, кто в рогожах, кто в фартуках и даже просто в подолах. В один месяц выемки были пробиты на ширину одного пути без откосов, и дело возможности открития движения было обеспечено.

Таким образом, с 15-го августа началось движение войск, а 20-го мы провезли государя, а государыня осталась в Петербурге. После того ежедневно с конвертом к императрице посылался поезд из Москвы, причем обратный поезд для пущей предосторожности не должен был выезжать из Петербурга ранее прибытия поезда из Москвы, потому что был уложен лишь один путь, на многих станциях не было разъездов, и телеграф не был еще устроен.

Случилось, что один из поездов в Москву не прибыл вовремя. Государь встревожился, и Клейнмихель послал немедленно пакет, адресованный государыне, так, чтобы он доставлялся дистанционными офицерами на дрезинах. Отправленный из Москвы утром, этот пакет дошел до меня в 350 верстах от Москвы часов в семь вечера. Доехав до соседа, я не застал его дома и поехал до следующего офицера, но и того не застал дома. Тогда я, в виду наступившей но-

³³ Острый наконечник сохи.

чи, решил ехатъ прямо до Петербурга на дрeзинe, мeняя людeй. Я каждыю минуту мог встрeтить поезд, который не мог ожидать встрeтить едущую на пути дрeзину. Надо было ежесекундно глядeть вперед, а сон неудержимо клонил мeня, так как продолжительная езда на дрeзинe сильно располагает ко сну. Чувствуя, что, задремав, я могу кувыркнуть-ся вперед под дрeзину, я приказал людям привязать мeня к спинкe дрeзины и прибыл в Петербург к 7 часам утра, находясь в ездe 11 часов и проехав 250 верст.

Передав конверт, я вскочил на паровоз и поехал обратно. На Угловской станции я сошел с паровоза, не думая, конечно, какая ужасная участь предстояла этому паровозу.

В Москвe прошло уже болee полутора суток, что не было известий из Петербурга о прибытии поезда и никакого известия о причинe его задержки, и Клейнмихель не выдержал и послал поезд из Москвы. Мельников, понимая, всю опасность такого распоряжения, решил ехатъ с поездом, и вот этот-то поезд столкнулся с тем, с которого я сошел на Угловкe. Поезда встрeтились около Клина на кривой в выемкe так, что машинисты могли увидeть передовыe фонари только тогда, когда уже не было спасения, но они успели открыть свистки. Вот что рассказывал Мельников:

– Я сидел в вагонe, как вдруг последовал такой сильный толчок, что я слетел с сиденья и растянулся на полу; вагон не раздробило, потому что он был один. Выйдя из него, первое, что я увидeл, – это кондуктора, перерезанного тормоз-

ным кругом; оба паровоза поднялись на дыбы, уперлись друг в друга передними колесами и ревели в открытые свистки, как борющиеся львы. Машинист одного паровоза был убит, а кочегар выброшен, но остался жив, но на другом паровозе тендер наскочил на паровоз и придавил машиниста и кочегара на котле паровоза.

Не было никакой возможности высвободить их оттуда, и они жарились в течение нескольких часов в неслыханных страданиях у всех на виду.

Поэтому невольно рождается сравнение между воином, идущим на приступ, или стоящим под ядрами и пулями, ожидая смерти, и машинистом паровоза, могущим ожидать ежесекундно смерти, и ежесекундно напрягать свое внимание, чтобы не сгубить тысячи людей, жизнь которых находится в зависимости от него.

К 1-му октября дорога была в следующем положении. На некоторых больших станциях паровозные здания не были готовы, и потому паровозы стояли на открытом воздухе. Зданий для водоснабжения на многих промежуточных станциях вовсе не было, пассажирские станции тоже не были готовы.

Несмотря на такие условия, 1-го октября 1851 года движение было открыто. При сказанных условиях бедствия начались с первых же дней движения. Нечего и говорить, что поезда не приходили вовремя; от господствовавших в это время метелей и заносов поезда останавливались, не дойдя до той или иной станции, и замерзали, оставаясь на месте часов

по 12 и более. Представьте себе положение пассажиров: стоять многие часы на морозе, в неотопливаемых еще тогда вагонах и без пищи.

Когда поезд останавливался на дороге, то приходилось посылать на станцию сторожа пешком с требованием помощи. Хорошо, если станция, где стояли паровозы, была близка, а если нет, то сторож сообщал лишь на ближайшей станции, откуда надо было еще ехать с известием на дрезине, так как телеграфа не существовало, а станции, где были паровозы, отстояли друг от друга на 70 верст.

Многие начальники станций, присланные на места, не только не имели никакого понятия о движении, но иные никогда не видели железной дороги. Таким образом, в первое время явился такой сумбур, что невозможно себе представить и описать.

Движением заведовал не Мельников, а особое начальство, и мы, как производители работ постройки дороги, не принимали в этом движении участия. Вдруг, внезапно последовало распоряжение графа Клейнмихеля, которым приказывалось дистанционным офицерам сопровождать все почтовые поезда по своей дистанции.

По поводу временно порученного нам, начальникам дистанций, наблюдения за движением я нахожу нужным пояснить следующий факт. В то время, когда у нас не было железных дорог, то в Институте путей сообщения была прочитана буквально лишь одна лекция о конструкции паровозов

в общих чертах. Таким образом, не было в то время ни одного инженера в корпусе, который был бы знаком с этой отраслью знаний, за исключением лишь общей теории сопротивления движению по рельсам.

Чувствуя такой пробел в существенном вопросе, до железной дороги относящемся, я принялся за изучение означенного вопроса. Вследствие этого ко времени открытия движения по Николаевской железной дороге я ознакомился с теоретической стороной вопроса, а с открытием движения стал знакомиться и с практической стороной дела. Для этого я почти ежедневно ездил с поездами на паровозе. Сначала, конечно, высматривал, а потом сам стал водить поезда.

Прослужив года полтора на ремонте, имея уже опытность в постройке и ознакомившись в достаточной мере с механической стороной подвижного состава, я не пожелал оставаться более на ремонте, который не мог представлять никакого поприща для инженерного дела. Поэтому я обратился к начальству с просьбою о прикомандировании меня к Александровскому механическому заводу, рассчитывая образовать себя таким образом в смысле компетентного инженера для постройки паровозов и проч. Рапорт мой дошел до графа Клейнмихеля.

После того не прошло и недели, как последовал приказ главноуправляющего следующего содержания: «Инженер-капитан Панаев 2-й назначается начальником изысканий особой ветви для железной дороги, имеющей целью раз-

витие каменноугольной промышленности в Донецком бассейне».

Ни начальный, ни окончательный пункты в приказе не были обозначены. Понятно, что эта ветвь должна была примкнуть к предполагавшейся Черноморской дороге в каком-либо пункте. Я несказанно обрадовался такому поручению, которое открывало мне широкое поле для изучения вопроса, о котором я мечтал. Передо мною явилась территория с лишком в двести верст ширины и более пятисот верст длины.

* * *

По распространенному общественному мнению, ведомство путей сообщения считалось как бы исключительно зараженным болезнью казнообирательства. Между тем, мнение это сильно грешило против истины.

Чем менее человек развит и менее образован, тем менее он щекотлив в отношении нравственного своего долга и тем более является он в этом отношении циничным. Институт путей сообщения до конца сороковых годов давал самое серьезное и самое высокое образование.

Одно время он стоял даже выше Политехнической Парижской школы с ее специальностями. В институте сосредоточилась тогда целая плеяда великих и знаменитых профессоров, которые не только блестящим образом передава-

ли ученикам свои познания, но, кроме того, действовали на облагораживание духа последних и на их нравственную сторону.

Я позволю себе утверждать, что вследствие большей степени развития инженеров сравнительно с чиновными массами других ведомств, ведомство путей сообщения несло на себе незаслуженный укор в исключительной греховности казнообирательства. Я полагаю, что многим случалось слышать бесцеремонные разговоры товарищей о получении тепленького местечка или о хлопотах по этому предмету. Могу засвидетельствовать, что мне ни разу не приходилось слышать такого циничного разговора между инженерами путей сообщения. Это может служить доказательством, что известная степень развития накладывает узду, т. е. внутреннее сознание о греховности того или другого.

Ведомство путей сообщения сооружало каналы, шоссе, мосты, шлюзы и проч. т. е. оставляло видимый навек след ассигнуемых ему бюджетов, которые всегда можно проконтролировать и убедиться, что укоры ведомству были сущим вздором.

(Русская старина, 1893, 1901–1902)

Первый опыт постройки военной железной дороги в России

Вслед за строительством государственных железных дорог настала очередь опытов железнодорожного строительства в военных целях.

Еще два года тому назад были командированы от полков на железные дороги нижние чины, преимущественно мастеровые, или служившие прежде на железных дорогах, для изучения всех подробностей железнодорожного дела.

Летом нынешнего 1871 г. было предложено произвести первый опыт скорой постройки военной железной дороги и удостовериться, какие знания приобретены нижними чинами железнодорожных команд, чтобы определить и пользу таких команд.

Местностью для постройки пробной дороги выбран промежуток между Петергофской и Варшавской линиями от ст. Лигово до пересечения Варшавской дороги с Пулковским шоссе, всего на расстоянии 9 верст.

Работу предложено было произвести одновременно с ходом маневров и окончить с таким расчетом времени, чтобы войска смогли воспользоваться этой соединительной ветвью.

К вечеру 25-го июля около 450 нижних чинов военных железнодорожных команд со всех железных дорог прибыли

к управлению Петербургского воинского начальника, где из них тотчас же сформировали две военные железнодорожные роты, в состав которых включили одинаковое число людей каждой специальности железнодорожного дела.

В помощь им был назначен 1-й саперный резервный батальон в составе 2-х сводных рот в числе 8 обер-офицеров³⁴, 28 унтер-офицеров и 160 рядовых. Затем из железнодорожных рот и сапер были составлены два железнодорожных полубатальона под командой офицеров Генерального штаба.

[27-го июля] саперы приступили к насыпке полотна новой дороги. Высота на всем протяжении дороги была различная, ширина пути делалась в 2 саж., заложение откосов в 1½ высоты, берма составлялась шириной в 1 саж., а ширина канав зависела от количества потребной земли, и им давалось падение в протекающие поблизости ручьи.

По мере того как продвигалось железнодорожное полотно, железнодорожная команда укладывала по нему шпалы и рельсы. Шпалы употреблялись из пластин длиной от 7 до 9 фут., толщиной около 5 дюйм.; перед употреблением на каждой шпале зарубалось место для помещения подошвы рельса с уклоном посередине, который делался для большей устойчивости рельса. По укладке шпал, на них клались рельсы; расстояние между ними определялось и проверялось шаблоном.

³⁴ Обер-офицерские чины соответствовали званиям младшего офицерского, штаб-офицерские – старшего офицерского состава.

Рельсы прибивались к шпалам двумя костылями: одним с внутренней, другим с наружной стороны; костыль имел 7 дюйм, длины и был снабжен ушком, служащим для выдерживания его из шпалы посредством лапчатого лома. Рельсы соединялись между собой двумя железными накладками длиной около 15 дюйм, с 4-мя отверстиями для привинчивания накладки к рельсам болтами; чтобы болты при завинчивании не вертелись вместе с гайками, отверстия делают не круглыми, а овальными.

В стыках рельсов оставляли зазор, чтобы при расширении от возвышения температуры концы рельсов не упирались один в другой во избежание искривления рельсов.

Кроме этих работ нижние чины железнодорожной команды под руководством телеграфного механика прокладывали телеграфную линию вдоль строившейся дороги.

Таким образом, с обоих конечных пунктов открылась спешная деятельная работа. Как офицеры, так и нижние чины были заинтересованы совершенно новым делом, и они работали с полной охотой и усердием.

На другой день, вместе с насыпкой дороги и укладкой рельсов, началась и плотницкая работа. В это время ожидали посещения работ Государем Императором, поэтому было приказано устроить для принятия Его Величества на Петергофской дороге временную платформу.

На другой день к вечеру телеграфная линия была проложена, и телеграфные аппараты, временно поставленные в па-

латках, открыли свое действие.

Насыпка полотна и укладка рельсов продолжались своим чередом; с каждой стороны было уложено пути более чем на версту; саперы и железнодорожники друг друга подгоняли, явилось соревнование, и саперы торопились делать укладку полотна так, чтобы не задержать укладку рельсов.

30-го июля для увеличения числа рабочих на постройку дороги прибыла 22-я пехотная дивизия; полки ее на другой день были потребованы на работу и вывели по 600 человек каждый. На работу выходили только по 2 полка ежедневно, другие же 2 полка отдыхали.

Саперы с этого времени были назначаемы десятниками, по два человека на роту для присмотра и указания армейским войскам производства работы; остальные саперы употреблялись для выравнивания полотна, подбивки шпал, выравнивания рельсов и одежды крутостей дерном.

К вечеру 4-го августа между обоими участками осталось неуложенным рельсов на 60 саж. Это пространство оставлено, чтобы смычку рельсов произвести при электрическом освещении и испытать возможность работать в случае нужды ночью.

В 9 час. вечера с обеих конечных станций отправились поезда с железнодорожными командами. Через четверть часа поезда были уже на месте смычки. В это время играли 2 хора музыки, чередуясь с саперными песенниками. В продолжение полчаса 60 саж. пути было уложено и последние

костыли прибиты.

11-го августа, по окончании маневров, дано было знать, что Государь Император изволит проехать по вновь построенной дороге. Прибыв на Екатерининскую станцию, Государь Император изволил поблагодарить людей и гг. офицеров за произведенную работу, затем сел в приготовленный для него вагон и благополучно прибыл на Петровскую станцию, где также благодарил выстроенный тут 2-й железнодорожный полубатальон и гг. офицеров, после чего в том же поезде изволил отправиться далее по Петергофской дороге.

Итак, весьма успешная постройка этой железной дороги вполне доказала как знание солдат железнодорожных команд, так и пользу учреждения у нас таких команд. Описанная работа дала им хорошую практику. Последние войны доказали, какое важное влияние оказывают на ход войны устройство тыла армии. В нашу Крымскую кампанию, несмотря на массу отправлявшихся в действующую армию полков, мы не могли сосредоточить в Крыму достаточного количества войск.

Теперь у нас в России положено прочное основание будущей организации военных железнодорожных команд, так что есть надежда, что в случае нужды все затруднения для устройства тыла армии относительно путей сообщения будут устранены.

(Инженерный журнал, 1871, № 10, с. 1120–1134)

Глава 2

Обязанности, инструкции, уставы...

Обязанности инспектора военных сообщений

Начиная с николаевского времени, служба военных сообщений была тщательно регламентирована: заведование ею делили Управление дежурного генерала армии³⁵ и служба генерал-квартирмейстера³⁶. Службу генерал-вагенмейстера³⁷ с ними путать нельзя – в его ведении находились войсковые обозы. Интересно, что от временных комендантов и этапных начальников городов и местечек, лежащих на военных

³⁵ С 1812 г. в ведении дежурного генерала находились вопросы, относящиеся к строевой, тыловой, санитарной, военно-полицейской и военно-судебной службам; после милютинских реформ 1860-х гг. – инспекторской, строевой, санитарной и военно-судебной службам.

³⁶ Генерал-квартирмейстер ведал вопросами передвижения, размещения и службы войск, организации боевой подготовки и мобилизационной готовности, изучения и подготовки театра военных действий, в том числе и путей сообщения.

³⁷ Только Петровским уставом 1716 г. генерал-вагенмейстеру вменялось в обязанности наблюдение за состоянием дорог и мостов на пути следования армейских обозов.

дорогах, требовалось знание языка того края, куда они назначались.

Инспектор военных сообщений избирается из штаб-офицеров собственно на время войны для заведывания военными дорогами.

В помощь ему определяются обер-офицеры Корпуса инженеров путей сообщения по распоряжению генерал-квартирмейстера.

Инспектор военных сообщений обязан наблюдать за исправностью военных дорог и находящихся на оных мостов, гатей и переправ, заботясь особенно, чтобы всякого рода военные транспорты не встречали на пути своем препятствий.

Совокупно с временными комендантами и этапными начальниками инспектор военных сообщений способствует беспрепятственному следованию почт, курьеров, эстафет и проезжающих.

По званию своему он обязан обозревать и водяные сообщения. В случае, если откроет по сей части какие-либо неустройства, он доносит об оных немедленно дежурному генералу и сообщает начальнику тех же сообщений. Если же замеченные им беспорядки требуют безотлагательного исправления, то требует этого от ближайшего начальства водяных сообщений и доносит о том дежурному генералу.

Местное начальство губерний и областей, объявленных в военном положении, и земель, занятых армией по праву вой-

ны, содействует всеми зависящими от него мерами инспектору военных сообщений к исправному содержанию военных дорог.

Коменданты и этапные начальники исполняют следующее:

1) Они заботятся о совершенном спокойствии округов или дистанций, им вверенных, и сохраняют в них строгий военный порядок и тишину.

2) При следовании всякого рода команд, транспортов, парков, обозов и проч., они оказывают им всевозможное содействие и пособие, дабы ни в чем остановки не имели; предостерегают в случае опасностей и, наблюдая за следованием их по данным маршрутам, не позволяют медлить в пути без необходимости.

3) Они строго наблюдают, дабы все военные команды, транспорты, парки, обозы и проч. следовали не иначе как по назначенным им военным дорогам; чтобы соблюдали во время пути военную дисциплину и не делали жителям никаких притеснений и незаконных требований.

4) Они смотрят за исправным расквартированием команд таким образом, чтобы жители не имели отягощения.

5) Они должны быть во всегдашней известности о всех воинских командах, парках, транспортах и обозах, по какому-либо случаю остающихся во вверенных им округах или дистанциях.

6) Они должны быть также во всегдашней известности о

всех находящихся в округах или дистанциях воинских и других чинах, армии принадлежащих, и отставших оной за ранами, болезнями и по другим обстоятельствам.

7) Они имеют подробные сведения о всех чинах армии, оставленных в госпиталях вверенных им округов или дистанций за ранами и болезнями и пользующихся вне госпиталей, а равно и об умерших.

8) Они наблюдают, чтобы никто из чинов, принадлежащих армии, без законной причины и дозволения не проживал во вверенных им округах или дистанциях и тем уклонялся от службы; чтобы раненые и оставленные за болезнями тотчас по выздоровлении отправлялись к своим командам.

9) Они покровительствуют обывателей вверенных округов или дистанций, пекутся о сохранении доброго согласия между ними и военнослужащими, разбирают могущие встретиться с обеих сторон жалобы и доставляют удовлетворение обиженным.

10) Они обращают особенное внимание на поведение жителей; шпионов и других подозрительных людей берут под стражу и представляют начальству вместе с бумагами и вещами, которые при них найдутся.

11) Они берут под стражу всех мародеров и дезертиров и поступают с ними по силе Военно-уголовного устава: за дезертиров считаются бродяжничающие и отделившиеся от своих команд.

12) Они принимают и препровождают по назначению аре-

стантов и военнопленных со всеми необходимыми предосторожностями

(Устав для управления армиями в мирное и военное время, 1847, с. 306–313)

Положение о военных дорогах

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.