



Изъ жизни инженера путей сообщенія.

Глава II¹⁾.

Первые шаги на инженерномъ поприщѣ. Моя первая постройка на Орловско-Витебской ж. д.—Московскій округъ путей сообщенія.—Московско-Рязанская ж. дорога.—Курско-Харьково-Азовская ж. д.



Врисуная къ воспоминаніямъ о своей инженерной дѣятельности, я считаю необходимымъ напередъ оговориться, что судьбою не суждено было мнѣ быть строителемъ какихъ-либо выдающихся инженерныхъ сооружений, такъ какъ почти вся моя служебная дѣятельность протекла большею частью по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, но за то и такая моя служба была чревата довольно выдающимися обстоятельствами, не всегда выпадающими на долю того или другого эксплуатаціоннаго инженера. Нѣкоторыя, такъ, напримѣръ, крушеніе Императорскаго поѣзда близъ ст. Борки имѣютъ даже и историческій интересъ.

Но начну съ первыхъ моихъ „инженерныхъ“ шаговъ. Еще въ бытность на послѣднемъ курсѣ института, я, благодаря содѣйствію А. Е. Плакиды, заручился согласіемъ начальника сл. пути Орловско-Витебской ж. д., А. И. Лебединскаго принять меня на постройку временнаго 26 саженнаго моста черезъ р. Полстенку близъ станціи Дубровка вышеуказанной дороги.

Въ шпальной избушкѣ на опушкѣ лѣса на живописныхъ берегахъ рѣчки поселились мы съ женою, мальчикомъ нашимъ и нянею,

¹⁾ См. „Русскую Старину“ апрѣль 1913 г.

въ сосѣдствѣ съ 400 землекоповъ, насыпавшихъ объѣздной путь и плотниковъ, работавшихъ на постройкѣ моста. Прислуживалъ намъ съ виду набитый дуракъ, но въ дѣйствительности весьма смысленный и обладавшій задатками кулинарнаго искусства ремонтный рабочій Анисимъ, научившійся къ концу лѣта подъ руководствомъ жены готовить впрокъ даже всякіе маринады. „Барыня, я побѣгъ“ и мигомъ Анисимъ вскакивалъ на задній тормозъ тихо слѣдовавшаго мимо насъ товарнаго поѣзда за съѣстными продуктами въ Дубровку. Онъ ухитрился даже устроить въ одной изъ чугунныхъ 0,50 с. трубъ, уложенныхъ подъ насыпью, временный „погребъ“, гдѣ, благодаря проточной водѣ и сквозняку, говядина, завернутая въ мокрую тряпку, сохранялась довольно долго въ свѣжемъ видѣ. Няня катала нашего сына въ ящикъ, къ которому Анисимъ придѣлалъ колесики, по бровкѣ насыпи. По буднямъ столовался у насъ мой сосѣдъ по постройкѣ другого временнаго моста въ 2-хъ верстахъ инженеръ Э. фонъ-Раабенъ (нынѣ покойный), а по праздникамъ—Н. А. Самгинъ, жившій на другой дистанціи. Иногда мы съ женой ѣздили на праздничный день въ Орелъ, гдѣ насъ на славу угощалъ радушный А. Е. Плакида, наблюдавшій въ то время надъ ремонтомъ устоевъ Окскаго моста на той же Орловско-Витебской дорогѣ. Славное было тогда время. Чудное лѣто. Интересъ первыхъ инженерныхъ работъ. Хорошіе товарищи.—Въ указанный періодъ времени послѣ Кукуевской катастрофы было предписано осмотрѣть всѣ чугунныя трубы на дорогахъ и мнѣ, независимо отъ постройки моста, было поручено пролѣзть и тщательно снять чертежъ со всѣхъ трещинъ въ звеньяхъ трубъ дистанціи, на которой я работалъ. Трубъ было великое множество. Трещинъ масса. Приходилось протискиваться при помощи веревки, тащимой рабочими, даже въ трубахъ отверстіемъ 0,33 с., иногда наполненныхъ иломъ, грязью и камнями. Затѣмъ нивелировать насыпи, подъ которыми были проложены трубы. И тутъ-то сказала моя полная беспомощность: я, инженеръ, окончившій институтъ путей сообщенія, не умѣлъ нивелировать. Проверки-то нивелира я зналъ, но практически обращаться съ нимъ не умѣлъ.

Мнѣ не стыдно въ этомъ сознаться, ибо это всецѣло былъ плодъ упомянутаго выше прекраснаго преподаванія геодезіи профессоромъ Андреевымъ и его репетиторомъ Вилькеномъ. Великое спасибо покойному фонъ-Раабену, ему я сознался въ своемъ невѣжествѣ, и онъ въ два три пріема обучилъ меня всѣмъ тонкостямъ нивелировки. По окончаніи постройки моста, я вынужденъ былъ искать себѣ какихъ-либо иныхъ занятій и поступилъ инженеромъ для техническихъ занятій въ Московскій округъ путей сообщенія, при

начальникъ округа А. Ф. Красовскомъ. Это было время, гдѣ ставшее традиціоннымъ мнѣніе общества объ инженерахъ округа путей сообщенія—еще не могло уступить новымъ освѣжающимъ вліяніямъ. Новому только-что вступившему въ должность начальнику Московскаго округа глубокоуважаемому А. Ф. Красовскому приходилось съ первыхъ же шаговъ бороться всюю съ укоренившимися годами порядками, а какіе порядки въ былое время существовали въ округахъ, извѣстно всѣмъ.

На водяныхъ путяхъ округа было нѣсколько чище, и я крайне обрадовался, когда меня командировали на р. Донъ, гдѣ сначала пришлось снять около 70 верстъ рѣки мензульной съемкой, и проинвеллировать ея паденіе, а засимъ строить регуляціонныя кулевыя перемычки въ Пятизбжанской станицѣ войска Донскаго. Жить приходилось въ станицѣ, наполненной старообрядческимъ населеніемъ, крайне враждебно относившимся къ „поганымъ“ русскимъ. Съ великимъ трудомъ можно было найти бутылку молока для сына, а овощи и куръ (говядины совсѣмъ не было) брать просто нахрапомъ, такъ какъ ни за какія деньги не отдавали таковыхъ добровольно. Приходилось посылать рабочихъ попросту „красть“ то или другое и оставлять деньги на крыльцѣ или окошкѣ казачьей хаты. Особенно памятно мнѣ возвращеніе съ мѣста работы верхомъ, черезъ лѣсъ, гдѣ на полянѣ толпа подвыпившихъ казаковъ человекъ въ 100—150 обступила меня и два конныхъ казака схватили мою лошадь подъ уздцы, крича „скидавай шапку, кланяйся казачьей громадѣ“. Улучивъ минуту, я ударилъ нагайкою свою лошадь, которая взвилась на дыбы, вырвалась такимъ образомъ изъ рукъ безчинствующей толпы казаковъ, которая понеслась за мной... Сначала казаки гнались за мной, но потомъ почему-то сразу отказались отъ дальнѣйшаго преслѣдованія. Приѣхавъ домой, я пошелъ жаловаться станичному атаману но онъ посоветовалъ мнѣ махнуть на все рукой, во избѣжаніе худшихъ послѣдствій.

Въ станицѣ жила со мною и моя семья, т. е. жена съ нашимъ сыномъ и няней. Много доставалось труда и безпокойства на ея долю. Невозможно было достать прачки, женѣ и нянѣ приходилось самимъ стирать бѣлье, развѣшивать его на дворѣ хатки и засимъ гладить. Пьяные казаки, пользуясь моимъ отсутствіемъ на работахъ, то и дѣло скакали съ гикомъ и свистомъ передъ нашей квартирой, а въ одинъ прекрасный день, забаллотированный при выборахъ, станичный атаманъ вымещалъ свое горе тѣмъ, что напившись до зеленаго змія сталъ на крыльцѣ своего дома и началъ палить направо и налево изъ ружья и револьвера. Такъ было днемъ

безъ меня. Ночью, когда я былъ уже дома, было не лучше: хата наша представляла настоящій клоповникъ. Клопы копошились не только въ стѣнахъ, но заползали на потолокъ и оттуда валились прямо на кровать нашего бѣднаго малютки. Этотъ путь эти хитрыя бестіи избрали потому, что мы кровать съ вечера обсыпали кругомъ широкою преградой изъ персидскаго порошка. Сами мы вынуждены были спать изъ-за тѣхъ же клоповъ въ сѣняхъ на доскахъ, покрытыхъ сѣномъ, а приѣхавшій для провѣрки моихъ работъ, мѣстный начальникъ отдѣленія инженеръ Р. Ф. Реевскій остановившійся у насъ и неубоявшійся клоповъ, жестоко поплатился ночью отъ сильныхъ укусовъ клоповной арміи: онъ такъ привскакивалъ на своей кровати, что сломалъ ее, упалъ на полъ и расшибся. Если прибавить ко всему вышеупомянутому, что добрые люди предупредили моихъ рабочихъ, что казаки зарятся на мою верховую лошадь, на которой я ѣздилъ на работы, и собираются украсть ее ночью, и что приходилось располагать на крышѣ конюшни рабочаго съ ружьемъ—то не трудно себѣ представить, какъ всѣ эти условія пребыванія въ землѣ войска Донскаго отразились на здоровьѣ моей бѣдной жены. Она ни одной ночи не могла больше спать, исхудала, какъ щетка, и здѣсь было положено начало дальнѣйшей надломки ея здоровья.

Служба въ округѣ путей сообщенія по всѣмъ перечисленнымъ соображеніямъ, несмотря на крайне симпатичную и благородную личность самого начальника округа, была мнѣ далеко не по нутру, и я, воспользовавшись случаемъ, поступилъ запаснымъ начальникомъ дистанціи на Московско-Рязанскую дорогу, бывшую въ то время на апогеѣ своего благоустройства, котораго она достигла при такомъ знатокѣ дѣла, какъ Н. Л. Марковъ. Предсѣдателемъ правленія былъ въ то время извѣстный желѣзнодорожный дѣятель И. Е. Адауровъ, по выбору котораго было поручено мнѣ произвести летучія изысканія по намѣченной въ то время Казанско-Муромской линіи.

Эти провѣрочныя летучія изысканія Казанско-Муромской ж. дороги пришлось мнѣ производить совмѣстно съ секретаремъ правленія Московско-Рязанской дороги (впослѣдствіи директоромъ правленія той же дороги) Ростовцевымъ. На мнѣ лежали техническія, на немъ—экономическія изслѣдованія. Время для изысканій было выбрано довольно неудачно, а именно поздняя осень. Начали мы ихъ съ гор. Пензы и прошли послѣдовательно черезъ г.г. Мокшаны, Инсаръ, Саранскъ, Починки, Ардатовъ, Алатырь, Свіяжскъ, Казань, Симбирскъ, село Промзино, Лукояновъ, Арзамасъ, Кулебакскіе и Выксунскіе заводы и наконецъ Муромъ. Проходя и проѣзжая черезъ малонаселенныя,

а иногда и почти совсѣмъ дикія мѣстности, среди чувашъ, черемисовъ и мордвы, зачастую приходилось голодать. Кромѣ чернаго хлѣба и огурца—достать было нечего. Были мѣста, гдѣ не было въ цѣлой деревнѣ самовара. Ночевать приходилось въ курной избѣ, гдѣ не было печи, а среди пола разводился камелекъ, а глаза ѣло отъ дыма. Въ окна, заклеенныя промасленной бумагою, свисталъ вѣтеръ, а кругомъ шумѣлъ и стоналъ вѣковой лѣсъ, сплошь засоренный валежникомъ и изѣденный на сотни верстъ короѣдами, за отсутствіемъ сколько-нибудь правильнаго лѣсохозяинства. Зато какъ было пріятно послѣ такой чувашской избы отогрѣться, умыться и закусить, выбравшись изъ такихъ дебрей въ первую сносную русскую деревню. Помню какъ, проплутавъ и проголодавъ три или четыре дня въ лѣсныхъ дебряхъ за Алтыремъ, мы выбрались наконецъ въ село Батѣево близъ города Свіяжска, гдѣ за 30 коп. накормили насъ прекрасной курицей и супомъ и ничего не взяли за ночлегъ. Помню также почему то картинку на стѣнѣ почтовой станціи съ замѣчательнымъ стихотвореніемъ (сохраняю орфографію подлинника)

В ѣ н е р а .

„Остужу тебя струямъ
Чистыхъ водъ фонтана
Волновать дѣвичью кровь
Ты не станешь рано“.

Не буду останавливаться на дальнѣйшихъ подробностяхъ нашего путешествія и отмѣчу лишь случай, чуть не стоившій мнѣ жизни. Остановившись въ извѣстномъ еще по курсу географіи своимъ хлѣбнымъ богатствомъ, селѣ Промзинѣ, имѣніи графа Рибопера (Симбирская губ.), красиво расположившемся на крутомъ берегу р. Суры,—я рѣшилъ обследовать поближе мѣсто впаденія въ вышеозначенную рѣку ея притока р. Барыша, находящееся въ разстояніи 15 верстъ отъ села Промзина. Отправился я туда утромъ рано одинъ, верхомъ на лошади, взятой изъ мѣстной почтовой станціи. День былъ ярко солнечный и морозный. Пришлось одѣть полушубокъ. Благополучно осмотрѣвъ все, что мнѣ было нужно въ Барышской слободѣ—я имѣлъ неосторожность пожелать вернуться въ Промзино новымъ, нѣсколько болѣе короткимъ путемъ, вдоль р. Суры и, положившись на указаніе двухъ бабъ, собиравшихъ по поймѣ рѣки ленъ, двинулся смѣло по тропинкѣ шедшей по самому краю берега рѣки. Вскорѣ, однако, тропинка среди сплошнаго, хотя и оголеннаго отъ листвы, но весьма частаго кустарника и низко-

рослыхъ ветель, сначала раздвоилась, потомъ прервалась въ какомъ-то высохшемъ старорѣчьи, и засимъ растроилась или расчленилась по другую сторону старорѣчья. Какую же тропу выбрать? Теряюсь, пускаю лошадь на угадъ, попадаю въ новое старорѣчье. Кустарникъ густѣетъ. Солнце кое-гдѣ проглядываетъ только отдѣльными проблесками черезъ чащу, спускаясь все ниже, ниже къ горизонту. Вокругъ ни звука. Я начинаю беспокоиться. Самъ усталъ, не пивши и не ѣвши съ ранняго утра. Пробую предоставить лошади самой выбраться изъ кустарнаго лабиринта, лошадь останавливается ежеминутно, какъ бы сама недоумѣвая, куда направить свои шаги. Начинаются сумерки. У меня въ глазахъ отъ отчаянія и слабости зеленые круги. Почти валяюсь съ сѣдла. Бросаю на шею поводья и въ полубезсознательномъ состояніи вишу на шеѣ у лошади. Очнувшись, вижу, что умное животное вывезло меня на какую-то дорогу въ дремучемъ вѣковомъ сосновомъ лѣсу. Я немного приободряюсь. Ёду дальше и при пересѣченіи небольшого ручейка вижу двухъ какихъ-то мужиковъ, ковыряющихъ вилами по дну ручья (оказалось, ловили рѣчныхъ выдръ). Окликаю ихъ и спрашиваю, куда ведетъ дорога. Оказалось въ Промзино. Ёду еще нѣсколько верстъ. Впадаю отъ изнеможенія снова въ забытье, висю на шеѣ лошади. Прихожу въ себя на нѣсколько секундъ передъ какимъ-то большимъ мостомъ (черезъ р. Суру). Снова—обморочное состояніе и, наконецъ, очнулся окончательно въ тотъ моментъ, когда меня сволакиваютъ, въ буквальномъ смыслѣ слова, съ сѣдла и переносятъ на рукахъ въ верхній этажъ почтовой конторы, мѣсто моего жительства. Оказалось, что я пробылъ въ сѣдлѣ около 14 часовъ, и если бы не умная моя лошадь, вѣроятно, погибъ гдѣ-либо въ чащѣ порослей Сурской поймы. Съ тѣхъ поръ я заклился „сокращать“ себѣ путь по невѣдомымъ тропамъ.

Изысканія мои принесли мнѣ весьма скромную награду, въ видѣ всего лишь 500 р. с., а львиную долю ассигнованной на этотъ предметъ суммы—получилъ вышеозначенный сотоварищъ мой г. Ростовцевъ.

Дальнѣйшая служба моя на Московско-Рязанской дорогѣ протекала въ общемъ далеко не мирно. Начальство благоволило ко мнѣ, но сотоварищи по службѣ изъ зависти старались, гдѣ только возможно было, устроить мнѣ какую-нибудь пакость, дѣйствуя, главнымъ образомъ, на мое самолюбіе. Хотя интриги были мелочны и въ то же время шиты бѣлыми нитками, но въ суммѣ отравляли не только мое существованіе, но и жизнь моей жены. Шла форменная травля, ловили каждый мой шагъ и пользовались каждой

моей служебной или частной отлучкой, чтобы наклеветать на меня или вообще устроить неприятность. Такъ было, между прочимъ, и въ одну изъ моихъ послѣднихъ командировокъ въ Варшаву для приѣмки литыхъ крестовинъ, заказанныхъ правленіемъ общества дороги одному изъ мѣстныхъ заводовъ. Я поѣхалъ въ Варшаву вмѣстѣ съ женою, чтобы, пользуясь случаемъ, показать ей столицу Польши. Едва администрація завода узнала, что я не одинъ, какъ командировала въ Европейскую гостиницу, гдѣ мы остановились, своего представителя, просить жену осмотрѣть ихъ заводъ и почтить своимъ присутствіемъ небольшой завтракъ. За нами прислали чудную коляску, показали заводъ въ мельчайшихъ подробностяхъ, катали по городу и окрестностямъ и угостили завтракомъ, словомъ, ухаживали вовсю. Несмотря на это, я, снявъ сюртукъ и взявъ въ руки слесарное зубило, къ великому изумленію заводскихъ чиновъ, сталъ лично пробовать зубиломъ каждую изъ крестовинъ, предупредительно окрашенныхъ заводомъ сурикомъ, хотя окраска могла быть допущена только послѣ приѣмки и клейменія мною. Такое обстоятельство показалось мнѣ подозрительнымъ, я удвоилъ вниманіе и въ результатѣ... открылъ массу раковинъ (отверстій) въ стальномъ литѣ, зачеканенныхъ свинцомъ. Конецъ дѣла былъ тотъ, что изъ 195 предъявленныхъ къ приѣмкѣ крестовинъ около $\frac{2}{3}$ были мною забракованы. Тогда заводскіе распорядители сначала обратились ко мнѣ съ предложеніемъ „раздѣлить грѣхъ пополамъ“, когда же я совершенно спокойно отказался отъ столь лестнаго предложенія, они сдѣлали попытку повліять на жену, говоря, что „вѣдь не медали же добивается Вашъ супругъ съ такою усердною приѣмкою“... Тѣмъ временемъ враги мои въ Москвѣ не дремали, и когда я вернулся, то узналъ, что строгостью моей приѣмки осталось правленіе дороги недовольнымъ. (Впослѣдствіи уже, послѣ ухода моего со службы, пришлось мнѣ слышать, что всѣ забракованныя мною крестовины были благополучно доставлены въ Москву... и приняты дорогою).

Изъ работъ, произведенныхъ въ бытность мою на службѣ на Рязанской дорогѣ, могу отмѣтить еще производство изысканій Симоновской вѣтви и постройку хозяйственно-противопожарнаго водопровода по мѣстечку Раменское, обязательство въ прокладкѣ какового правленіе общества взяло на себя взамѣнъ полосы земли, добровольно уступленной обывателями Раменскаго подъ прокладку желѣзнодорожнаго новаго водопровода.

Въ концѣ концовъ, я не вытерпѣлъ травли на Московско-Рязанской ж. д. и, воспользовавшись случаемъ, перешелъ въ 1885 г. на службу въ г. Харьковъ на Курско-Харьково-Азовскую ж. дорогу,

гдѣ прослужилъ до 1891 г., сначала запаснымъ начальникомъ дистанціи, а засимъ начальникомъ дистанціи. Замѣняя разновременно уѣзжавшихъ въ отпускъ или болѣвшихъ начальниковъ дистанцій, я досконально изучилъ всю линію, начиная отъ Курска и кончая Ростовомъ-на-Дону. Много пришлось вынести всякихъ невзгодъ и тревоженій, много потратить здоровья и силъ. Нѣкоторая неясность слуха осталась и до сего времени послѣдствіемъ простуды на сильнѣйшихъ 6-ти недѣльныхъ заносахъ въ 1890/91 году.

Первою моею работою на дорогѣ было 26-ти дневное безсмынное дневное и ночное дежурство и постройка обходнаго пути на 266 верстѣ. Полотно дороги проходило здѣсь по крутому косоугору и вдругъ поползло. Сначала началъ обваливаться Курскій путь, а вслѣдъ за нимъ и Ростовскій. Землю выпирало со всего косоугора, вмѣстѣ съ кустами и деревьями съ образованіемъ громадныхъ вспучинъ у подошвы косоугора. Не успѣвали пропустить одинъ поѣздъ, какъ полотно садилось на 0,25—0,40 сотокъ. Только-что на скорую руку успѣвали подбить путь подвижнымъ балластомъ, какъ полотно садилось съ большею сравнительно осадкою подъ послѣдующимъ поѣздомъ дотѣхъ поръ, пока не рухнулъ, наконецъ, окончательно весь Курскій путь на протяженіи около 100 сажень. Приходилось ухитряться кое-какъ поддерживать Ростовскій путь и въ то же время приготовить въ материкѣ излучины косоугора полотно подъ временный обходъ, хотя бы самага крутого радіуса (80—90 с.). И вотъ 19 ночей и дней приходилось пропускать съ замираніемъ духа поѣзда по неуклонно садившемуся Ростовскому пути, а 7 дней дежурить еще при пропускѣ по новому пути, гдѣ скрипъ и визгъ подвижнаго состава по кривымъ необычайныхъ радіусовъ и ненадежность самага полотна заставляли опасаться какой-либо катастрофы. Ближайшее изслѣдованіе причинъ грандіознаго обвала—указало на отсутствіе сопряженія уступами насыпи на косоугорѣ съ материкомъ и въ постепенномъ подмывѣ, стекавшею по косоугору безъ должнаго отвода нагорною канавою по наклонной плоскости примыканія, водою. Вслѣдъ за окончаніемъ временнаго объѣзда, пришлось спроектировать новое постоянное направленіе линіи въ данномъ мѣстѣ, по которому поѣзда слѣдуютъ въ настоящее время.

Л. Н. Любимовъ.

(Продолженіе слѣдуетъ).

