

## Изъ жизни инженера путей сообщенія <sup>1)</sup>.

**Д**ва успѣлъ я вернуться въ Харьковъ и заняться нѣсколько болѣе спокойною работою въ техническомъ отдѣлѣ, какъ стряслось такое обстоятельство, которое потребовало снова полного напряженія всѣхъ умственныхъ и физическихъ силъ. Начали готовиться къ проѣзду Государя Императора Александра III изъ Крыма въ Москву. Въ день проѣзда, т. е. въ понедѣльникъ 17 октября 1888 г., жена моя съ знакомыми пошла на вокзалъ въ Харьковѣ посмотрѣть на Августѣйшихъ путешественниковъ, я же сидѣлъ въ конторѣ службы пути и занимался расчетомъ какого-то желѣзнодорожнаго моста. Вдругъ сторожъ вбѣгаетъ къ намъ въ техническій отдѣлъ и говоритъ: „барыня пришла, просятъ васъ по экстренному дѣлу“. Иду въ переднюю, вижу: жена стоитъ блѣдная, возволнованная и говоритъ: „сейчасъ на вокзалѣ распространилось извѣстiе, что Императорскiй поѣздъ потерпѣлъ крушенiе на 266 верстѣ“ (эта была та верста, гдѣ я строилъ новое направленiе линiи). Можете представить мой ужасъ. Я влетѣлъ въ контору, сообщилъ помощнику начальника пути инженеру А. Л. Чернаю ужасную вѣсть и побѣжалъ на вокзалъ узнать нѣчто болѣе опредѣленное. Тамъ творилось что-то неописуемое. Военныя охраны громко кричали и угрожали „убiйцамъ инженерамъ“. Блѣдныя перепуганныя дамы мѣстнаго высшаго общества, явившiяся въ бѣлыхъ платьяхъ съ букетами для поднесенiя Государынѣ Императрицѣ, стояли какъ растеряанныя, не зная, куда приткнуться. Народъ началъ толпою собираться

<sup>1)</sup> См. „Русская Старина“ май 1913 г.

между желѣзнодорожнымъ скверомъ и вокзаломъ. Безпрестанно неслись полицейскіе и казаки по всѣмъ направленіямъ и т. д. На вокзалѣ я вскорѣ узналъ, что крушеніе произошло не на 266 верстѣ, а на 277 вер., и у меня точно камень свалился съ плечъ, хотя общее настроеніе было, конечно, самое подавленное. Вскорѣ была получена депеша отъ начальника службы пути Б. Н. Павлова съ мѣста катастрофы нижеслѣдующаго содержанія: „постъ 277 версты 17/х. Харьковъ, инженеру Чернай, копія инженеру Любимову. Прошу первымъ поѣздомъ или паровозомъ командировать на 277 версту инженера Любимова“. Павловъ.

Телеграмма эта хранится у меня и теперь. Собравшись на скорую руку, я снова побѣжалъ на вокзалъ. Было уже темно. Въ буфетномъ залѣ толпились военные, всѣ въ страшно возбужденномъ состояніи. Въ это время подошелъ къ вокзалу санитарный поѣздъ съ ранеными и убитыми, привезенными съ мѣста катастрофы. Въ буфетный залъ вошелъ пріѣхавшій съ поѣздомъ инспекторъ дороги Н. А. Кронебергъ, весь красный, съ запекшеюся на лбу кровью и безпомощно опустился на стулъ у буфетнаго стола. За нимъ въ буквальномъ смыслѣ слова какъ-то ввалился также красный, съежившійся съ прилипшими ко лбу волосами начальникъ дистанціи А. С. Вѣтринскій. Кронеберга обступили офицеры и открыто бранили царубійцею. Тутъ подали рабочій поѣздъ, съ которымъ я уѣхалъ на мѣсто крушенія.

Никогда не забуду той картины, которую я увидѣлъ. Приводя техническое описаніе самого происшествія ниже, прибавлю только, что ко времени подхода моего поѣзда на 277 версту шелъ мелкій дождь съ гололедицею. Кромѣшная темень слабо освѣщалась едва теплившимися кострами. Поверхность глиняной насыпи, на которой случилась катастрофа, ползла подъ ногами, засасывая ботикъ, а далѣе обрисовывались силуэты зловѣщихъ обломковъ и выли собаки въ близъ лежащей деревнѣ.

Крушеніе Императорскаго поѣзда произошло на насыпи 277 версты, считая отъ Курска, между станціей Тарановка и станціей Борки. Передній паровозъ, послѣ крушенія поѣзда, оказался стоящимъ не доходя 94 саж. до верстового столба 277-й версты, т. е. пройдя по насыпи отъ южнаго нуля 187 саж., при общей длинѣ насыпи въ 338 саж. Высота насыпи у мѣста остановки передняго паровоза—3,80 саж., а въ концѣ послѣдняго, сошедшаго съ рельсовъ вагона Наслѣдника Цесаревича,

т. е. на разстояніи 44 саж. отъ передняго паровоза высота насыпи достигаетъ 5,17 саж. Путь на мѣстѣ схода лежалъ на предѣльномъ уклонѣ, протяженіемъ 478 саж. Въ концѣ этого уклона, не доходя нѣсколько до площадки, стоялъ первый паровозъ; затѣмъ, по направленію движенія поѣзда, слѣдуетъ площадка, послѣ чего путь идетъ на общій, по всему протяженію 0,008 подъемъ. Полотно дороги, какъ и по всему протяженію ея, сдѣлано было здѣсь на два пути, а верхнее строеніе до 1886 г. было устроено только для одного пути и лежало по срединѣ полотна. Въ 1886 г., вслѣдствіе значительно возросшаго грузового по дорогѣ движенія и за оказавшеюся необходимостью усилить провозоспособность дороги, между станціями Харьковъ и Лозовая, путь этотъ былъ сдвинутъ въ правую сторону, считая отъ Курска, а на лѣвой половинѣ полотна уложенъ новый путь. По этому-то новому пути и слѣдовалъ Императорскій поѣздъ.

Полотно въ этомъ мѣстѣ пересѣкаетъ пологую балку у самаго ея начала, такъ что бассейнъ этой балки, отъ начала ея до пересѣченія насыпью, составляетъ площадь не болѣе  $\frac{3}{4}$  квадратной версты. Вся скопляющаяся вода съ этого небольшого бассейна помѣщается въ резервъ, вынудомъ при устройствѣ насыпи, образуя передъ таковою, въ дождливое время, застой воды, горизонтъ которой рѣдко подымается выше уровня подошвы насыпи; съ другой стороны насыпи, балка имѣетъ пологій уклонъ отъ полотна дороги. Въ предѣлахъ отчужденія съ этой стороны вырытъ резервъ такой же, какъ и съ лѣвой стороны. Послѣ крушенія всѣ шпалы, на всемъ протяженіи отъ перваго паровоза и почти до половины вагона Наслѣдника Цесаревича перерѣзаны, а подъ частью вагоновъ разбиты въ щепу. Впереди же паровоза, а равно подъ задней половиной вагона Наслѣдника и другими слѣдовавшими 5-ю вагонами этого поѣзда, остались цѣлы. Сзади вагона Наслѣдника Цесаревича, подъ пятью свитскими вагонами, путь по направленію слѣдованія поѣзда поврежденъ съ отжатіемъ костылей, но настолько незначительно, что свитскіе вагоны, при обратномъ отправленіи въ Лозовую послѣдовали по сему пути безъ исправленія его. Рельсы подъ поѣздомъ были сбиты и выгнуты со многими загибами, но всѣ оказались цѣлыми.

Весь Императорскій поѣздъ состоялъ изъ 15 вагоновъ при 2-хъ паровозахъ въ слѣдующемъ порядкѣ: первый паровозъ товарный Зигля Т. 164, второй пассажирскій Струве П. 41, затѣмъ багажный вагонъ (съ аппаратами электрическаго освѣ-



щенія), вагонъ-мастерская, вагонъ министра путей сообщенія, 2 кухонныхъ вагона, вагонъ для людей, вагонъ-столовая, вагонъ великокняжескій, вагонъ Ихъ Императорскихъ Величествъ, вагонъ Наслѣдника Цесаревича и 5 вагоновъ для свиты. Длина всего поѣзда съ паровозами составляла 141,86 саж. Всѣ поѣзда безъ паровозовъ былъ равенъ около 28.000 пудовъ и всѣ 2-хъ паровозовъ съ тендерами, нагруженными углемъ и водой, около 6.000 пудовъ. Скорость движенія на перегонѣ между станціями Тарановка и Борки назначена была, по росписанію, 37 верстъ въ часъ. Послѣ крушенія, положеніе этого поѣзда было слѣдующее: паровозы стояли нѣсколько наклонившись влѣво (къ Курскому пути), при чемъ первый паровозъ лѣвыми, по направленію движенія, колесами стоялъ на перерѣзанныхъ шпалахъ внутри рельсовой колеи, а правыми колесами надъ правымъ рельсомъ пути, при чемъ правое колесо передняго ската ребордой перешло наружу рельсовой колеи. Тендеръ сего паровоза не былъ нажатъ буферами на паровозъ. Второй паровозъ былъ въ такомъ же почти положеніи, какъ и первый, за исключеніемъ того, что рельсы изъ-подъ правыхъ колесъ были вырваны и образовали около паровоза выпуклую въ правую сторону, по направленію движенія, кривую на протяженіи отъ тендера перваго паровоза до багажнаго вагона, при чемъ стрѣла этой кривой выходила за бровку полотна. Задняя часть, кузова багажнаго вагона оторвана, а остальная часть, сдвинутая съ пути, упиралась въ тендеръ второго паровоза. Вагонъ-мастерская сдвинута въ лѣвую сторону, считая отъ Курска, при чемъ задняя часть его совершенно разбита. Слѣдующій затѣмъ кузовъ вагона министра путей сообщенія разбитъ совершенно, при чемъ часть крыши его лежала подъ откосомъ насыпи, а телѣжки, на которыхъ былъ этотъ вагонъ, оказались подъ вагономъ Ихъ Величествъ. Вагонъ для прислуги разбитъ совершенно. Въ одномъ изъ кухонныхъ вагоновъ, оставшемся на насыпи, но ставшимъ почти поперекъ ея, разбиты оба конца вагона и сбиты колеса, другой кузовъ вагона-кухни лежалъ внизу насыпи по правую сторону, считая отъ Курска. Кузовъ вагона-столовой разбитъ, при чемъ крыша его съ частью стѣнки зацѣпилась однимъ концомъ за вагонъ кухонный съ буфетомъ, а другой конецъ откинутъ въ лѣвую, по направленію хода поѣзда, сторону, а полъ этого вагона, лежащій нѣсколько въ сторону, надавленъ съ одной стороны вагономъ Ихъ Величествъ, а въ другомъ концѣ великокняжескимъ вагономъ. Этотъ послѣдній, съ разбитыми концевыми частями, остался на насыпи,





Крушение Императорскаго поѣзда близъ ст. Борки, 17 октября 1888 года.

Слѣва—крыша вагона столовой, подъ которой находилась семья—Великокняжескій вагонъ.





при чемъ часть его свѣшивалась надъ откосомъ. Вагонъ Ихъ Величествъ со сбитыми телѣжками стоялъ на кучѣ осей и телѣжекъ, и кромѣ того, подъ нимъ были два пола другихъ вагоновъ. Вагонъ Наслѣдника Цесаревича, упертый въ вагонъ Ихъ Величествъ, стоялъ однимъ переднимъ концомъ на сбитыхъ телѣжкахъ вагона Ихъ Величествъ, а задняя телѣжка этого вагона осталась цѣлая и на рельсахъ. Послѣдніе пять вагоновъ свиты остались неповрежденными и были взяты при обратномъ слѣдованіи Ихъ Величествъ на станцію Лозовую.

На мѣстѣ катастрофы уже находился мой товарищъ по службѣ, инженеръ І. В. Пиларь, и намъ съ нимъ было поручено немедленно приступить къ постройкѣ сходовъ по откосамъ насыпи и временныхъ платформъ для возможности обхода пассажирамъ очередныхъ поѣздовъ мѣста крушенія. Въ приступѣ къ работамъ протекала вся эта достопамятная ночь.

На слѣдующее утро прибылъ на мѣсто крушенія мѣстный начальникъ жандармскаго отдѣленія, подполковникъ Ивановъ, слѣдовавшій въ Императорскомъ поѣздѣ въ моментъ крушенія и за нѣсколько минутъ до катастрофы получившій Царскій подарокъ въ видѣ перстня съ брилліантами. Онъ намъ разсказалъ, что немедля за первыми секундами послѣ крушенія Государь, справившись „А гдѣ Миша“ (Великій Князь Михаилъ Александровичъ, котораго не было въ вагонѣ-столовой, подъ обломками котораго чудеснымъ образомъ спаслась Царская семья, а вывалился вмѣстѣ съ Великой Княжной Ольгой Александровной изъ вагона-дѣтской, повисшаго поперекъ пути висящими наружу отверстіями, при чемъ тормозная часть такового отломлена), поднялъ кусокъ расщепленной шпалы и, обратившись къ подполковнику Иванову сказалъ: „подполковникъ, быть можетъ, эти щепки понадобятся при слѣдствіи“. Государыня Императрица Марія Θεодоровна въ однѣхъ туфелькахъ, пробираясь по лишкой грязи откоса, ободряла раненыхъ и лично дѣлала имъ перевязку. Въ дальнѣйшемъ подполковникъ Ивановъ сказалъ намъ, что явился на мѣсто крушенія изъ Лозовой, гдѣ былъ наканунѣ отслуженъ въ присутствіи Августѣйшей семьи благодарственный молебенъ съ колѣнопреклоненіемъ, съ порученіемъ отъ Государыни Императрицы отыскать связку образковъ, оставленнымъ ею въ спальнѣ ея вагона.

Ивановъ пригласилъ меня и инженера Пиларя въ качествѣ понятыхъ, и мы влѣзли въ окно полуразбитаго вагона, обшарили уборную и спальню Государыни, но ничего не нашли, кромѣ нѣсколькихъ шпилекъ и булавокъ. По дошедшимъ до

меня впоследствии слухамъ, въ вагонѣ побывалъ до насъ какой-то предприимчивый мужичекъ изъ сосѣдней деревни и стащилъ образки. Говорятъ, односельчане пронюхали про это и заставили его вернуть образки по принадлежности. Передаю это какъ слухъ, не ручаясь за достовѣрность.

Картина разрушенія, обрисованная выше, дополнялась различными обломками подвижного состава, бумажками, битой посудой, дичью и другими съѣстными припасами изъ запасовъ Императорской кухни, разбросанными по откосамъ насыпи. Этой снѣдью кормилъ насъ, между прочимъ, нѣсколько дней предприимчивый буфетчикъ, попросившій разрѣшенія пользоваться судебныхъ чиновъ и желѣзнодорожныхъ агентовъ на мѣстѣ катастрофы. Въ тотъ же день къ вечеру прибылъ изъ Лозовой Управляющій дорогою В. А. Кованько и участковый инспекторъ Ѳ. А. Галицинскій. Первый изъ нихъ въ форменной инженерной фуражкѣ и пальто сл. движенія, а второй въ путевскомъ пальто и движенской шапкѣ. У В. А. Кованько была рана на головѣ. Оба были совсѣмъ убиты и В. А. все твердилъ: „Все пропало. Гривить одна каторга“. Последующіе дни прошли частью въ достройкѣ мостковъ и платформъ для пассажировъ, частью въ оказаніи содѣйствія экспертамъ и судебнымъ чинамъ. Въ числѣ первыхъ были инженеры: В. Н. Спасовскій, А. Р. Старбровскій, П. И. Замятинъ, Ф. И. Шмидтъ, А. А. Верховцевъ, А. Н. Пушечниковъ, В. Ф. Карташевъ, Ф. И. Герцъ, А. П. Бородинъ, Н. П. Петровъ, Н. Л. Щукинъ и Д. П. Кандауровъ. Слѣдствіе же велъ судебный слѣдователь по особо важнымъ дѣламъ Марки подъ главнымъ руководствомъ оберъ-прокурора Уголовнаго Кассационнаго Департамента Сената А. Ѳ. Кони. Долго не давали еще разрѣшенія на уборку подвижного состава и почти каждую ночь къ подошвѣ насыпи подходила изъ той же сосѣдней деревни собака и жалобно выла. Я тогда высказывалъ сослуживцамъ предположеніе, что быть можетъ подъ обломками находится или цѣлый трупъ или какая-либо часть человеческого тѣла. Предположеніе мое оправдалось. Когда стали разбирать подвижной составъ, то подъ остатками вагона Министра Путей Сообщенія нашли чью-то обезображенную голову рядомъ съ часами К. Н. Посѣта. Претендентовъ на эту голову не оказалось, и ее похоронили на краю резерва, гдѣ долгое время послѣ сего можно было видѣть красную ограду съ небольшимъ краснымъ крестомъ. Наконецъ дано было разрѣшеніе на разборку. Понаѣхали слесаря и ремонтные рабочіе съ чинами и затѣмъ начали растаскивать подвижной составъ. Я взялъ себѣ



на память мѣдный государственный гербъ, бывшій на стѣнкѣ вагона-столовой и храню его еще до сихъ поръ. Засимъ потянулась уже въ Харьковъ безконечная экспертиза съ рельсами, шпалами и частями подвижного состава потерпѣвшаго крушеніе поѣзда. Я помню день перепилки въ вагонномъ сараѣ шпаль. Я былъ представителемъ отъ дороги, инженеръ Кандауровъ экспертомъ. Начальника же ремонта Павлова строгій судебный слѣдователь Марки не пустилъ въ сарай, и онъ несчастный простоялъ у воротъ сарая до тѣхъ поръ, пока, по окончаніи пилки, я не вышелъ къ нему. Узнавъ, что всѣ шпалы оказались болѣе или менѣе удовлетворительнаго качества, В. П. Павловъ разрыдался. На экспертизѣ разыгрался слѣдующій инцидентъ: Д. П. Кандауровъ, котораго я немного зналъ раньше, вздумалъ обратиться ко мнѣ съ нѣсколькими незначительными вопросами. Тогда Марки, окинувъ насъ негодующимъ взоромъ, громко крикнулъ на Дмитрія Петровича: „Г. экспертъ, не смѣйте разговаривать съ посторонними“.

Въ дополненіе къ только, что рассказаннымъ деталямъ историческаго событія, позволю себѣ прибавить нѣсколько подробностей встрѣчи Царской семьи въ Харьковѣ послѣ крушенія, переданныхъ мнѣ моею женою, бывшею очевидицею въѣзда Августѣйшихъ путешественниковъ въ Харьковъ. Государь Императоръ, по выходѣ изъ вокзала, не пожелалъ сѣсть съ спеціальнымъ экипажъ, а сѣлъ вмѣстѣ съ Императрицею въ простую извозчичью парную пролетку. На подножкахъ встали Наслѣдникъ и Великій Князь Георгій Александровичъ, и такимъ путемъ поѣхали среди ликующей толпы народа въ соборъ.

Когда царская семья хотѣла отблагодарить извозчика, онъ отказался отъ всякаго денежнаго вознагражденія и попросилъ разрѣшенія „поцѣловать ручку у Матушки-Царицы“, что ему и было дозволено.

Данныя слѣдствія такъ и не выяснили вполне достовѣрной причины крушенія. Одно изъ наиболее вѣроятныхъ предположеній—это заключеніе эксперта инженера А. Н. Пущеникова, что сходъ произошелъ вслѣдствіе порчи пути, произведенной переднимъ (товарнымъ) паровозомъ, пріобрѣтшимъ весьма большую и при томъ несоотвѣтствующую скорости движенія поѣзда на 277 верстѣ боковую качку, развившуюся до размѣровъ, повлекшихъ разстройство пути, лишь благодаря случайной порчѣ того же паровоза (ослабленіе клина въ задней головкѣ лѣваго задняго шатуна).

Служба запаснаго начальника дистанціи была въ высшей степени тяжелая. По должности единственнаго запаснаго начальника на 700 верстную линію, я почти все время находился внѣ семьи, предоставляя Провидѣнію беречь таковую и не имѣя права оставаться дома даже при самыхъ уважительныхъ и исключительныхъ обстоятельствахъ. Никогда не забуду, напри- мѣръ, какъ въ 1888 г. мнѣ пришлось бросить на произволъ судьбы 31 декабря, т. е. наканунѣ Новаго Года, лежавшую въ жару жену мою и ѣхать на срочное замѣщеніе какого-то начальника участка подъ угрозой потерять мѣсто. Жена лежала одна въ квар- тирѣ, а кухня помѣщалась внизу съ проходомъ черезъ холодныя сѣни, такъ что единственная наша прислуга зачастую вынуж- дена была оставлять жену одну съ нашимъ 5-лѣтнимъ сынкомъ, уходя по хозяйству или въ аптеку. Спасибо нашимъ добрымъ сосѣдямъ, которые сжалились надъ женою и приходили дежу- рить при ней. Тѣмъ не менѣе послѣдствіемъ столь тяжелыхъ условій явился почти двухмѣсячный параличъ ногъ жены, отъ сильнѣйшаго нервнаго потрясенія.

Дальнѣйшее прохожденіе мною службы было уже въ ка- чествѣ начальника 100 верстной дистанціи съ мѣстожительствомъ на станціи Славянскъ. Стало нѣсколько легче въ семейномъ и матеріальномъ смыслѣ, но что за каторжная была эта служба! Дорога была построена отвратительно, большинство мостовъ раз- валивалось, всѣ устои были въ трещинахъ, а фермы, какъ ока- залось при послѣдующей перекладкѣ устоевъ, держались только на облицовкѣ, при чемъ сама-то облицовка была технически не- правильна, такъ какъ состояла изъ однихъ только „ложковъ“, а „тычки“ были фальшивые, т. е. тѣ же ложки, но нѣсколько мень- шихъ размѣровъ, благодаря чему никакой связи облицовки съ скрывавшеюся за такою „забуткою“, т. е. бутовою кладкою стѣнъ устоевъ—не было. Да что это была и за забутка! Мелкіе трухлявые известковыхъ породъ камешки, часто простая из- вестковая щебенка, связанная подобіемъ известковаго или це- ментнаго раствора. Отверстія мостовъ не вездѣ были рассчитаны правильно и очень страдали отъ южныхъ ливней. Такъ, напри- мѣръ, 2-хъ саженный мостъ на овражкѣ между станціями Кра- маторовка и Дружковка былъ разрушенъ въ теченіе какихъ- нибудь 20 минутъ потокомъ ливня, наполнившимъ все отвер- стіе моста и несшимся на подобіе гигантской струи изъ по- жарнаго рукава по прямому направленію отъ моста черезъ поле, а засимъ и черезъ поверхность протекавшей въ разстояніи свы- ше 75 саж. отъ моста, параллельно полотну дороги, рѣки Торца.



Впослѣдствіи, по измѣреніи бассейна оврага, мнѣ пришлось увеличить отверстіе названнаго моста до 5 саж., вмѣсто первоначальныхъ 2-хъ.

Дорога была „Поляковская“. Всѣ поставщики и большинство подрядчиковъ—евреи съ сильной заручкой. Приходилось лавировать между двухъ огней: чувствомъ долга и шкурнымъ вопросомъ. Не легче было и съ крупными русскими подрядчиками, имѣвшими также солидную поддержку. Помню по сему поводу нижеслѣдующій эпизодъ. На дорогѣ были въ самомъ разгарѣ крупныя новыя работы: постройка второго пути, новыхъ депо, жилыхъ домовъ и линейныхъ казармъ и будокъ. Весьма значительныя работы были и на моей дистанціи. Между прочимъ, постройка большого каменнаго депо на ст. Славянскъ, переданная правленіемъ дороги нѣкимъ подрядчикамъ Р. и С. Каменная кладка депо проивводилась отвратительно. Я вынужденъ былъ ломать цѣлые ряды кладки и выдавать чуть ли не ежедневно понудительныя наряды. Но каково же было мое удивленіе, когда въ непродолжительномъ времени послѣ выдачи мною того или другого понудительнаго наряда, мнѣ присылали изъ управленія дороги предписанія такого рода „г. начальнику 7-й дистанціи. Съ возвращеніемъ акта (о неправильностяхъ подрядчика), составленнаго Вами, сообщаю Вамъ, что актъ, а слѣдовательно и нарядъ, выданный на основаніи его, не имѣютъ никакого значенія. Предлагаю Вамъ впредь выдавать наряды болѣе осмотнительно“. Или „Г. начальнику 7-й дистанціи. Съ нарядомъ Вашимъ согласиться не могу. Прошу его отмѣнить“.

Результаты такого непониманія мною практической стороны жизни сказались въ самомъ непродолжительномъ времени: мой сосѣдъ по дистанціи получилъ въ награду за правильное веденіе новыхъ работъ жетонъ съ парвомъ бесплатнаго пожизненнаго проѣзда по всей дорогѣ и сравнительно весьма значительную денежную сумму, а въ контору моей дистанціи, т. е. во всеобщее свѣдѣніе, прислали наградной списокъ, гдѣ мнѣ сначала была проставлена цифра 194 рубля, но засимъ перечеркнута красными чернилами и исправлена на 83 руб. 70 коп. Когда же я отказался отъ такой щедрой награды, то управляющій дороги, при ближайшемъ своемъ проѣздѣ, замѣтилъ мнѣ: „напрасно вы отказываетесь. Вѣдь 83 рубля все же деньги“... Полагаю, что всякіе дальнѣйшіе комментаріи излишни.

Оставляя въ сторонѣ дальнѣйшія сравнительно малозначащія обстоятельства службы, я позволю себѣ остановиться нѣсколько



болѣе подробно еще на двухъ, такъ сказать „историческихъ“ моментахъ жизни на Курско-Харьково-Азовской ж. д. Это посвященіе линіи Министромъ Финансовъ Вышнеградскимъ и знаменитыя хлѣбныя залежи 1890—91 годовъ, изъ коихъ послѣднія совпали съ одной стороны съ командировкой грознаго полковника фонъ-Вендриха, а съ другой съ небывалами по силѣ и продолжительности снѣжными заносами и послѣдующею передачею дороги изъ частнаго владѣнія въ казну.

Въ 1889 году, возвращаясь съ юга, И. А. Вышнеградскій проѣзжалъ по линіи, въ томъ числѣ и по моей дистанціи, съ директоромъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ С. Ю. Витте. Первая остановка въ предѣлахъ дистанціи была на ст. Горловка, гдѣ имѣлись обширныя Поляковскія каменноугольныя Горловскія копи и Штейгерское училище. На платформу, гдѣ выстроена была вся администрація копей и ученики училища во главѣ съ директоромъ-распорядителемъ правленія копей, инженеромъ Мсциховскимъ,—вышелъ безъ шляпы въ сѣромъ длиннополомъ сюртукѣ Вышнеградскій и, выслушавъ привѣтственную рѣчь Мсциховскаго, поднялъ бокалъ шампанскаго съ возгласомъ: „за здоровье Государя Императора, ура“.

На слѣдующей станціи, Никитовкѣ, ожидали насъ коляски отъ ртутныхъ копей Ауэрбаха, находящихся въ нѣсколькихъ верстахъ отъ сказанной станціи. Въ первую коляску сѣлъ Вышнеградскій и Витте, во вторую управляющій дорогою І. И. Дворжецкій-Богдановичъ и управляющій копиями горный инженеръ Миненковъ, въ третью участковый инспекторъ Гильшеръ и я. Названныя ртутныя копи (киновари), единственныя во всей Россіи и вторыя въ Европѣ—были открыты упомянутымъ горнымъ инженеромъ Миненковымъ, нашедшимъ киноварь въ обнаженіяхъ мѣстныхъ глубокихъ балокъ (овраговъ), при чемъ нѣкоторыя данныя (если не ошибаюсь, древнія каменные орудія и посуда, заставляли предполагать, что въ древнія, быть можетъ доисторическія времена, здѣсь уже производилась добыча киновари, какъ краски). Послѣ подробнаго осмотра завода, гдѣ женщины и подростки съ блѣдными, изможденными лицами и трясущимися руками, сортировали проходившіе мимо нихъ по безконечному полотну куски ртутной руды, а засимъ переплавленная въ громадныхъ плавильныхъ вагранкахъ (печахъ) руда стекала въ видѣ мутноватой ртутной струи въ особые сосуды и пропущенная засимъ черезъ замшевыя мѣшки—принимала свой блестящій естественный видъ, почетные гости, взявшіе на память по куску руды въ карманъ—были приглашены

„на чай“ къ хозяину завода, откуда возвратились на свой экстренный поѣздъ. Проходя весьма быстро черезъ служебный вагонъ, гдѣ помощникъ главнаго инженера дороги, участковый инспекторъ и я пили чай, С. Ю. Витте зацѣпилъ своимъ пальто за нашъ столъ и опрокинулъ его. На конечной станціи моей дистанціи Славянскѣ, тѣмъ временемъ, собрались, въ ожиданіи рѣдкихъ гостей, владѣльцы мѣстныхъ солеваренныхъ заводовъ во главѣ съ городскимъ головою, съ хлѣбомъ солью и прошеніемъ о скорѣйшемъ соединеніи станціи Славянскѣ вѣткою съ городомъ Славянскомъ. Хлѣбъ-соль были весьма страннаго, чтобы не сказать больше вида: простое фаянсовое блюдо, на немъ простой черный хлѣбъ, а поверхъ въ стеклянной синей солонкѣ мѣстная соль. Все это было покрыто неособенно чистой салфеткой. Тѣмъ не менѣе подношеніе было передано по назначенію и внесено въ вагонъ министра. Слѣдовала засимъ рѣчь Вышнеградскаго о будущности соленого дѣла въ Россіи и обѣщаніе содѣйствія постройкѣ просимой вѣтви (каковая черезъ 2 года дѣйствительно была построена).

Въ недалекомъ отъ только-что описаннаго поѣзда по дорогѣ времени, имѣлъ мѣсто еще слѣдующій довольно комичный случай: по дорогѣ слѣдовалъ въ экстренномъ поѣздѣ отъ Ростова на Дону директоръ желѣзнодорожнаго департамента министерства путей сообщенія В. П. Верховскій. За часъ до его прибытія въ Таганрогъ—прибылъ туда главный контролеръ Т. И. Филипповъ съ женою, возвращавшійся изъ Тифлиса въ С.-Петербургъ. Управляющій дорогою стѣснялся назначить два отдѣльныхъ экстренныхъ поѣзда, одинъ для Верховскаго, другой для Филипповыхъ на разстояніи какихъ-нибудь  $\frac{1}{2}$  часа времени и просилъ Филипповыхъ, не найдутъ ли они возможнымъ вѣхать въ одномъ экстренномъ поѣздѣ съ Верховскимъ, хотя конечно и въ двухъ отдѣльныхъ вагонахъ-салонахъ. Т. И. Филипповъ колебался, а жена его подняла цѣлый скандалъ, говоря, что ни за что не поѣдетъ въ чужомъ поѣздѣ. Тогда, всегда въ высшей степени тактичный, В. П. Верховскій заявилъ, что онъ отказывается отъ отдѣльнаго экстреннаго поѣзда и поѣдетъ въ числѣ пассажировъ служебнаго поѣзда имени Филипповыхъ. Этимъ инцидентъ былъ исчерпанъ, а супруга государственнаго контролера совершенно успокоилась.

Въ 1890 году, начались на югѣ Россіи почти безпримѣрные по своей величинѣ и, главнымъ образомъ, продолжительности въ лѣтописяхъ желѣзнодорожнаго дѣла заносы, длившіеся съ половины декабря 1890 г. почти до половины 1891 года.



Изъ стоверстнаго моего участка было сплошь занесено сорокъ верстъ, при чемъ заносы въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, какъ, напри- мѣръ, между станціями Никитовка и Пантелеймоновка, дости- гали 15 аршинъ высоты, такъ что видѣлись однѣ только вер- хушки телеграфныхъ столбовъ. Много вреда принесло въ этомъ случаѣ увлеченіе лѣсными посадками: хотя на Курско-Харь- ково-Азовской дорогѣ таковыми руководилъ знатокъ такихъ насажденій Серединскій и выращенная имъ 7 рядовая живая изгородь по ребру полосы отчужденія отличалась густотою и высотой, но иногда цѣлыми верстами была посажена на „ну- ляхъ“ и даже вдоль насыпей, что по близости посадокъ къ полотну—образовало зимою искусственныя выемки (впослѣд- ствіи пришлось на одномъ моемъ только участкѣ вырубить 16 верстъ такихъ посадокъ). Сосѣдніе съ моимъ, до самаго Ростова, участки были уже сплошь занесены, при чемъ въ зна- менитой Покровской выемкѣ близъ ст. Покровка достигали вы- соты 21 аршинъ. Снѣгъ былъ въ нижнихъ своихъ слояхъ на- столько уплотненъ, что при неудовлетворительномъ дѣйстви дивамитныхъ, пироксилиновыхъ и пороховыхъ взрывовъ, при- ходилось выкалывать изъ него при помощи ломовъ „кабаны“ вродѣ тѣхъ ледяныхъ глыбъ, которыми набиваютъ погреба. Господствующій непрерывно восточный буранъ при 15—20° мороза не давалъ передышки: на каждую лопату очищеннаго снѣга разъяренная стихія сыпала вновь по пяти. Люди отка- зывались идти на очистку, несмотря на самыя баснословныя цѣны. На очисткѣ вышеупомянутыхъ 40 верстъ находилось у меня свыше 2.000 человекъ и денно и нощно при 6 рабочихъ поѣздахъ, а результаты были самыя ничтожныя. Тутъ какъ-то вечеромъ нагрянулъ съ служебнымъ поѣздомъ вмѣстѣ съ упра- вляющимъ дорогою Г. И. Дворжецкимъ-Богдановичемъ—пол- ковникъ фонъ-Вендрихъ. „Когда расчистите путь?“ былъ его первый вопросъ. „Не знаю, полковникъ, это зависитъ отъ конца метели“, отвѣчалъ я. „Необходимо принять болѣе энергичныя мѣры“, возразилъ полковникъ. „Я сдѣлалъ все, что могъ“— мой отвѣтъ. „Сколько у васъ рабочихъ поѣздовъ?“ „Шесть, полковникъ“. „Есть ли продовольствіе и водка для рабочихъ?“ „Чай, сахаръ, колбаса, селедки и хлѣбъ есть, а водку я опа- саюсь имъ давать“. „Извольте завтра къ утру снабдить рабо- чіе поѣзда водкой“. „Слушаюсь“. Распорядившись послать на завтра утромъ рано надежнаго человекъ въ городъ Славянскъ, отстоявшій на 3 версты отъ станціи, и сдѣлавъ необходимыя приготовленія для пропуска на завтра служебнаго поѣзда са-

мого полковника, пожелавшаго лично пробиться до Ростова, я, изнемогая отъ усталости, тѣмъ не менѣе не могъ почти ни на минуту заснуть, такъ какъ жена на послѣднихъ дняхъ беременности сильно мучилась и кромѣ того очень беспокоилась за благополучный исходъ предстоящаго путешествія моего съ полковникомъ. Зная, кромѣ того, что рабочіе на очисткѣ путей близъ Никитовки народъ необузданный (шахтеры изъ рудниковъ), а я человекъ горячій, она взяла съ меня слово, что я не возьму съ собою на этотъ разъ револьвера. Въ 6 часовъ утра я былъ уже на платформѣ. Вскорѣ вышелъ изъ вагона и самъ полковникъ. „Ну что же, привезли водку?“ „Нѣтъ еще“. „Отчего же такая задержка?“ Извольте сами безотлагательно поѣхать въ городъ за водкой“. И вотъ я помчался въ Славянскъ и, прибывъ къ ренсковому погребу, засталъ картину выкатки бочки изъ подвала, при чемъ бочка почему-то никакъ не хотѣла вылѣзть изъ послѣдняго. Весьма оригинальна была послѣдующая процессія: впереди на парѣ катитъ инженеръ, а за нимъ вскачь мчится на тройкѣ винная бочка. По прибытіи послѣдней, полковникъ успокоился. Вскорѣ мы тронулись въ путь и, прочищая кое-какъ прихваченными съ собой рабочими небольшіе переносы на насыпяхъ и заносы въ менѣе значительныхъ выемкахъ, благополучно добрались до ст. Никитовка (начала настоящихъ заносовъ). Тутъ мы застали слѣдующую картину. Яркій солнечный день. Рѣзкій восточный вѣтеръ, стремительно несущій по низу массы острыхъ обледенѣлыхъ снѣжинокъ. На станціонной платформѣ толпа шахтеровъ человекъ въ 1.200—1.300 съ ломами, кирками и лопатами, бушующая и кричащая. Едва поѣздъ остановился, какъ вся эта толпа хлынула къ вагонамъ и заняла путь передъ паровозомъ. Вышелъ полковникъ и спросилъ ихъ, что имъ нужно. „Берите насъ на работу (а рабочихъ болѣе не требовалось), или мы вашъ поѣздъ дальше не пропустимъ“. Полковникъ съ управляющимъ пробовали урезонить шахтеровъ, но безрезультатно. Тогда управляющій дорогою подошелъ ко мнѣ и вполголоса сказалъ: „полковникъ, во что бы то ни стало, желаетъ ѣхать дальше“. „Какой же толкъ, возразилъ я, вѣдь мы можемъ проѣхать еще только 4 версты до Горловской выемки, гдѣ 15-ти аршинные заносы, а засимъ все равно должны вернуться обратно“. „Но полковникъ *требуетъ* ѣхать дальше, придумайте что-нибудь, чтобы рабочіе насъ выпустили“. Тогда я, оставивъ при себѣ одного только мѣстнаго дорожнаго мастера Дубакина, здорovenнаго высокаго мужчину, и держа въ рукахъ желѣзную палочку-



масштабъ, съ которой никогда не разставался, крикнулъ рабочимъ, что имъ разъ уже сказано, что въ большемъ противъ уже взятаго количества на очистку не требуется и что я прошу ихъ разойтись. Начался громкій ропотъ и угрозы „или всѣхъ возьмите, или не пустимъ поѣзда“. Тогда я, уже не помня себя отъ нервнаго напряженія, вызваннаго бессонными ночами, заботой о томъ, что дѣлается въ эту минуту съ женою, присутствіемъ полковника и ревущей дикой орды передо мною, изступленнымъ голосомъ крикнулъ: „назадъ убирайтесь отсюда, мерзавцы“, и поднявъ палку, началъ молотить ею по чему попало: лицамъ, головамъ, груди, рукамъ шахтеровъ, согнувъ свою палку въ концѣ концовъ въ дугу. Въ это время поѣздъ съ начальствомъ тихо тронулся дальше, оставивъ меня одного съ дорожнымъ мастеромъ на произволь разъяренной толпы. Дорожный мастеръ также не отставалъ отъ меня: поднимая, благодаря своей необычайной силѣ, наиболѣе близко стоявшихъ къ нему рабочихъ, онъ швырялъ ими въ толпу, или взявъ за шиворотъ 2-хъ стоявшихъ рядомъ, ударялъ ихъ лбами другъ объ друга. Свершилось чудо. Видъ ли неутрашимости двухъ только человѣкъ противъ цѣлой толпы, или инныя какія-либо побужденія, но рабочіе начали мало-по-малу, хотя и съ глухимъ ропотомъ, очищать платформу и оставили меня въ покоѣ. Предчувствіе жены спасло меня: будь у меня револьверъ, я, конечно, не воздержался бы отъ выстрѣловъ и былъ бы неминуемо растерзанъ толпою. Но вотъ часа черезъ полтора вернулся служебный поѣздъ съ полковникомъ, тщетно пытавшимся пробиться черезъ Горловскую выемку, въ снѣгу которой ранѣ застряли пять паровозовъ, изъ которыхъ 3 были постепенно высылаемы изъ Никитовки для выручки первоначально застрявшихъ двухъ (къ будкамъ машинистовъ въ снѣгу были сверху продѣланы траншейки, въ которыя опускали подвзимый на подводахъ уголь, чтобы не заморозить котловъ). Полковникъ снова обратился ко мнѣ съ вопросами: „когда предполагаете очистить путь?“ „Не знаю“. „Извольте поѣхать до конца участка на подводѣ и доложить мнѣ точно, въ какомъ положеніи очистка пути дальше и когда можно ожидать окончанія расчистки“. И вотъ я и помощникъ мой инженеръ Балинскій (последній въ инженерной фуражкѣ, въ волчьей шубѣ, повязанный зеленымъ кучерскимъ поясомъ и сапогахъ изъ собачьей шерсти, одолженныхъ ему сжалившимся надъ нимъ мѣстнымъ священникомъ, такъ какъ у Балинскаго, когда онъ пріѣхалъ въ Никитовку, было только одно тонкое ватное инженерное пальто),



отправились на парѣ до конца участка, записывая размѣры заносовъ и количество людей, явившихся за расчетомъ. Когда поздно вечеромъ я вернулся въ Никитовку съ докладомъ къ полковнику, то засталъ слѣдующую картинку: полковникъ нервно шагаль въ помѣщеніи телеграфа и диктоваль свои распоряженія управляющему. Когда я сообщилъ ему, что, если метель прекратится, то рассчитываю черезъ 2—3 сутокъ прочистить хотя бы покуда только траншею для пути, то полковникъ обратился къ управляющему и просилъ его повліять на 2-хъ прочихъ (до Ростова) начальниковъ участковъ, въ смыслѣ полученія отвѣта о ближайшемъ срокѣ очистки пути. „Черезъ недѣлю, если метель прекратится“ отвѣтилъ по аппарату сосѣдній инженеръ Андросовъ. „Не знаю и приблизительно“ былъ отвѣтъ второго инженера І. В. Циларя, у котораго были 21 аршинные заносы. Тогда полковникъ фонъ-Вендрихъ спросилъ управляющаго: „Что Циларь самолюбивый человѣкъ. Постарайтесь подѣйствовать на его самолюбіе“. И вотъ управляющій диктуеть телеграмму: „Я, Богдановичъ, полковникъ фонъ-Вендрихъ, зная вашу энергію и опытъ, прошу принять васъ самыя энергичныя мѣры къ возстановленію движенія. Сообщите, когда, приблизительно, предполагаете закончить очистку“. „Я, Циларь, не знаю, и приблизительно сказать даже не могу“, былъ лаконическій отвѣтъ. Полковникъ продолжалъ ходить сумрачно по помѣщенію телеграфа, какъ звѣрь въ клѣткѣ. Потомъ вдругъ пошелъ къ себѣ въ вагонъ. Черезъ часъ мы ѣхали уже обратно по направленію къ Харькову, а когда я, заснувшій въ полушубкѣ какъ убитый тяжелымъ сномъ въ купѣ вагона, былъ внезапно разбуженъ расталкивавшимъ меня человѣкомъ, то это былъ уже Славянскъ, а будившій меня оказался моимъ слугою, торопившимъ меня скорѣе домой, такъ какъ съ минуты на минуту слѣдовало ожидать на свѣтъ рожденіе моего второго ребенка.

Не успѣла нѣсколько попритихнуть гроза снѣжныхъ заносовъ, какъ дорога внезапно была выкуплена въ казну и приходилось возиться съ правительственной пріемочной комиссіей во главѣ съ предсѣдателемъ таковой, инженеромъ А. П. Домбровскимъ. Помню, что въ первую свою поѣздку по моему участку послѣдній, осматривая размѣры недавнихъ заносовъ, сѣдился на макушкѣ телеграфныхъ столбовъ и при переходѣ отъ одного изъ таковыхъ къ другому зацѣпилъ ногою за верхній телеграфный проводъ. На смѣну управляющаго дорогою І. И. Дворжецкаго - Богдановича, назначенъ былъ крайне враждебно настроенный по

отношенію къ мѣстному служебному персоналу инженеръ Измайловъ, еще не ознакомившійся совсѣмъ съ личнымъ составомъ, а уже составившій проскрипціонные списки неблагонадежныхъ по его мнѣнію инженеровъ, въ число таковыхъ попалъ и я. И только благодаря заступничеству глубокоуважаемыхъ А. Е. Плакиды и А. Н. Горчакова, Измайловъ оставилъ меня въ покоѣ, и наоборотъ, когда я впослѣдствіи самъ захотѣлъ уйти, то удерживалъ меня даже на дорогѣ. Осенью того же 1891 г. начались знаменитыя хлѣбныя залежи на южныхъ дорогахъ, для урегулированія коихъ былъ снова командированъ снабженный, какъ извѣстно, чрезвычайными полномочіями тотъ же полковникъ фонъ-Вендрихъ. Началась усиленная, чисто лихорадочная дѣятельность агентовъ всѣхъ службъ. Необычайное усиленіе движенія, при отправкѣ на нѣкоторыхъ перегонахъ поѣздовъ другъ за другомъ вслѣдъ на небольшихъ разстояніяхъ времени между собою, неприспособленность станцій для приѣма и скрещенія и отправки такой массы поѣздовъ, связанная съ страшнымъ переутомленіемъ всѣхъ служащихъ отъ вышеупомянутой лихорадочной службы—все это въ такой значительной степени усилило число столкновеній, наѣздовъ и сходовъ, что за сутки подъ конецъ случалось не менѣе 2—3 такихъ происшествій и, помню, было дней 10, когда я спалъ не раздѣваясь, чтобы быть готовымъ по первому увѣдомленію отправиться съ вспомогательнымъ поѣздомъ на мѣсто происшествія.

Вскорѣ какъ-то зимою получена была отъ полковника фонъ-Вендриха телеграмма, устраниющая отъ должности Измайлова, если не ошибаюсь, за неисполненіе требованія полковника о наймѣ во время заносовъ партій рабочихъ на основаніи соотвѣтствующей статьи общаго устава ж. д. (Изъ всѣхъ начальниковъ участковъ выполнили это требованіе только двое, въ томъ числѣ и я).

Весною того же года, послѣ 6 лѣтъ службы на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, въ виду какъ крайне тяжелыхъ климатическихъ условій, плохо переносимыхъ моею семьей, такъ и необходимости помѣстить сына въ гимназію или реальное училище, я, благодаря содѣйствію глубокоуважаемаго А. Н. Горчакова, тогдашняго вице-предсѣдателя временнаго управленія ж. дорогъ, получилъ официальное предложеніе изъ вышеуказаннаго управленія занять мѣсто начальника участка на Либаво-Роменской дорогѣ, безъ указанія гдѣ именно. Въ полной увѣренности, что меня переводятъ на такое мѣсто, о которомъ я просилъ, т. е. въ городъ съ какимъ-либо средне-учебнымъ



мужскимъ заведеніемъ, я съ радостью изъявилъ согласіе. Приѣхавъ въ Минскъ и явившись представиться къ бывшему въ то время начальникомъ ремонта пути инженеру І. В. Дестюдь-де-Бланэ, я былъ встрѣченъ словами. „Вы намъ точно съ неба свалились и вообще я не понимаю той манеры, которую усвоило себѣ временное управленіе желѣзныхъ дорогъ назначать своихъ агентовъ, не запросивъ предварительно мѣстное управленіе“. На эти слова мною было возражено, что я-то тутъ рѣшительно ни при чемъ и что, быть можетъ, не лучше ли мнѣ проситься обратно на Курско-Харьково-Азовскую дорогу. Инженеръ Дестюдь возражалъ, что теперь уже поздно и чтобы я ѣхалъ на тотъ участокъ, который онъ можетъ мнѣ предоставить, а именно мѣстечко Можейки (теперешнее Муравьево) Ковенской губерніи. Приѣхавъ въ Можейки, я къ своему горю убѣдился, что здѣсь нѣтъ рѣшительно ничего похожаго на средне-учебное заведеніе, а что благодаря близости къ прусской границѣ и обилію перелѣсковъ, позволяющихъ легко укрываться, это не что иное, какъ грязное гнѣздо, сплошь населенное евреями-контрабандистами. Оказывалось, что вся мѣстность—сплошное болото, гдѣ вода даже въ самыхъ высокихъ мѣстахъ, всего только на глубинѣ какого-нибудь аршина отъ поверхности, а притокъ грунтовыхъ водъ настолько силенъ, что изъ подвального этажа пассажирскаго зданія приходилось ежедневно выкачивать воду большимъ насосомъ Летестю, а въ жилыхъ домахъ негашеная известь по прошествіи 2—3 часовъ уже гасилась сама собою, рассыпаясь въ порошокъ. То же мѣстечко отличалось и крайнимъ обиліемъ дождей, лившихъ какъ бы изъ мелкаго, но очень частаго сита по нѣсколько дней подрядъ. Казенной квартиры для начальника участка не имѣлось. Чего-либо подходящаго въ частныхъ немногочисленныхъ домахъ мѣстечка—тоже. Тогда узнавъ, что есть гораздо лучшая свободная дистанція въ мѣстечкѣ Залѣсьи подъ самымъ Минскомъ, я умолялъ г. Дестюда предоставить таковую мнѣ, но получилъ ничѣмъ не мотивированный отказъ. Осталось подчиниться судьбѣ: я нанялъ въ Можейкахъ три свѣтелки и чердакъ надъ домомъ мѣстнаго нѣмца участковаго врача Митавской дороги. Свѣтелки были досчатые. Сквозь плохо сколоченныя стѣны и неплотно пригнанныя оконныя рамы дуло настолько сильно, что мы вынуждены были завѣшивать часть навѣтренныхъ стѣнъ пледями, а окна ватными одѣялами, а дѣтскія кровати заслонять независимо отъ этого—ширмами. Несмотря на это, при сильныхъ господствовавшихъ здѣсь сѣверо-западныхъ вѣтрахъ, дуло иногда настолько сильно, что свѣча

гасла въ комнатѣ, а бѣдная жена моя, еле оправившаяся послѣ весьма тяжкихъ родовъ и кормившая новорожденную дочку, сама не знала, въ какомъ углу комнаты найти мѣсто, чтобы безнаказанно открыть грудь. При такой обстановкѣ бѣдная женщина не замедлила схватить жесточайшій ревматизмъ въ груди и ногахъ. Сынъ мой отъ сырости заболѣлъ болотной лихорадкой, а у старшей дочери отъ постояннаго раздраженія сыростью слизистой оболочки, образовывались въ носовой полости непрерывно нарывы. При такихъ условіяхъ, чтобы спасти семью, пришлось отослать таковую въ находившуюся въ разстояніи около 100 верстъ отъ Можеекъ Либаву и жить на два дома. Въ служебномъ отношеніи жилось мнѣ также крайне тяжело. Г. Дестюдъ на каждомъ шагу давалъ мнѣ чувствовать, что я попалъ на дорогу помимо него: какія бы представленія по личному составу участка я ни дѣлалъ—таковыя отклонялись. Кредиты на ремонтъ отпускались грошевыя. Всякія жалобы на вводимую мною среди служащихъ, крайне распущенныхъ моими предшественниками дисциплину, всегда находили себѣ поддержку у начальника сл. пути. Гдѣ только возможно, мнѣ вставляли палки въ колеса. Помню, между прочимъ, такой случай. Въ іюлѣ 1902 г. ожидался проѣздъ управляющаго въ то время Министерствомъ Путей Сообщенія С. Ю. Витте, между тѣмъ отъ лившихъ постоянно дождей слой самъ уже по себѣ плохого и мелкаго глинянаго балласта на нѣкоторыхъ верстахъ участка настолько уменьшился, что мѣстами шпалы лежали прямо на полотнѣ, а въ ящикахъ между шпалами было совершенно пусто. Тогда я попросилъ начальника службы разрѣшить мнѣ получить съ сосѣдней дистанціи (карьера у меня своего въ то время не было), хотя бы только четыре поѣзда песку, на что получилъ слѣдующую резолюцію: „Считаю совершенно неудобнымъ, чтобы сосѣднія дистанціи пересылали къ Вамъ свои балластные поѣзда и тѣмъ задерживали правильный ходъ работъ на своихъ дистанціяхъ... Въ теченіе 12 лѣтъ на всей линіи только въ самыхъ исключительныхъ случаяхъ принимались такія мѣры“. Послѣ этого мнѣ конечно не оставалось ничего другого, какъ ждать съ замираніемъ сердца проѣзда министра. По счастливой случайности Витте не захотѣлъ смотрѣть Либавскаго участка дороги и повернулъ прямо съ Вилейки въ Петербургъ.

Пробывъ съ небольшимъ годъ на Либаво-Роменской дорогѣ, я благодаря принявшему въ моей судьбѣ горячее участіе вновь назначенному въ то время на Либаво-Роменскую дорогу—новому начальнику дороги, нынѣ покойному А. П. Глазенапу, получилъ



мѣсто на Московско-Курской ж. дорогѣ, хотя и не на городской участокъ, но въ весьма хорошія прочія жизненныя условія, а именно въ большое село Сергіево, Тульской губерніи. Въ предѣлахъ моего новаго участка находилась, между прочимъ, станція Ясенки, въ недалекомъ разстояніи отъ которой лежитъ имѣніе графа Л. Н. Толстого „Ясная Поляна“. Самого графа я, къ сожалѣнію, никогда не видалъ, но семью его весьма часто. Тѣмъ не менѣе о графѣ приходилось много слышать. Такъ, напри- мѣръ, на 197 верстѣ участка близъ полустанціи „Козловская-Засѣка“, партія землекоповъ работала у меня на съемѣ сплывовъ и устройствъ дренажей. Графъ по праздничнымъ днямъ сталъ нерѣдко заходить въ землянки землекоповъ, велъ бесѣды на душеспасительныя темы, раздавалъ свои брошюры о вредѣ ку- ренія и пьянства. Къ удивленію землекоповъ однажды эта бе- сѣда завершилась приглашеніемъ: „не хотятъ ли они по дешевой цѣнѣ разработать графу песчаный карьеръ въ Ясной Полянѣ“.

Къ тому же времени относится и посѣщеніе графа одною знакомою моею бѣдною учительницею, которая рѣшилась по- просить графа дозволить ей помѣстить въ издаваемой ею хре- стоматіи нѣсколько отрывковъ изъ его сочиненій. На это Л. Н. отвѣтилъ, что, къ своему крайнему сожалѣнію, сдѣлать ничего не можетъ, такъ какъ всѣ его изданія принадлежатъ его женѣ графинѣ... Другимъ моимъ сосѣдомъ вблизи станціи Самозва- новка былъ другой писатель Сухово-Кобылинъ, авторъ „Свадьбы Кречинскаго“ и „Дѣла“, подарившій мнѣ оба эти произведенія съ своимъ автографомъ.

Въ 1893—1895 г.г. былъ у насъ Министромъ Путей Сооб- щенія извѣстный Кривошеинъ, благодаря знакомству котораго съ мѣстной помѣщицей, жившей близъ полустанціи Сумароково, мнѣ чуть-чуть не пришлось пострадать: коровы г-жи Соко- ревой объѣдали живую изгородь вдоль полосы отчужденія. Мѣстный дорожный мастеръ загналъ ихъ на свой дворъ, соста- вилъ жандармскій протоколъ, и земскій начальникъ присудилъ помѣщицу къ уплатѣ 25 руб. штрафа. Тогда старушка озлоби- лась, написала письмо министру, гдѣ припоминала, какъ во время оно онъ танцевалъ съ нею гдѣ-то на вечерахъ и просила нака- зать и дорожнаго мастера, и меня за то, что якобы индюшки и куры дорожнаго мастера, поклевали у нея ягоды въ саду (ка- зарма дорожнаго мастера находилась въ 2-хъ верстахъ слиш- комъ отъ усадьбы помѣщицы). И чтобы разобрать это столь важное „индюшечье“ дѣло, Кривошеинъ командировалъ ко мнѣ старшаго инспектора Апохалова.



Ко времени моей службы на Сергіевскомъ участкѣ относятся и двукратные проводы покойнаго Государя Императора Александра III: первый разъ—на станцію Борки, а второй—въ Крымъ, откуда ему уже не суждено было возвратиться живымъ; особенно памятна мнѣ эта послѣдняя поѣздка. Императорскій поѣздъ только что прибылъ на ст. Мценскъ, конечный пунктъ моихъ проводовъ, я слѣзъ съ паровоза и подошелъ поближе къ Императорскому вагону. На товарной платформѣ стояла депутація мѣстнаго дворянства и настоятельно хлопотала, не выйдетъ ли къ ней Государь. Послѣдній вскорѣ вышелъ и тяжелыми шагами съ трудомъ поднялся на платформу. Что онъ говорилъ, я не могъ слышать, но видѣлъ только, какъ, вернувшись въ вагонъ, Государь безсильно опустился на стулъ и подперъ голову обѣими руками.

Съ пребываніемъ на Сергіевскомъ участкѣ связаны мои воспоминанія, какъ о наилучшей и наиболее счастливой порѣ моей службы на желѣзныхъ дорогахъ, и этого времени, къ сожалѣнію, не вернешь уже болѣе.

Необходимость дать воспитаніе дѣтямъ заставила меня просить начальника моей дороги (бывшаго министра путей сообщенія) Н. К. Шауфуса перевести меня на городской участокъ, и вскорѣ послѣ перехода въ казну дорогъ главнаго общества, я былъ переведенъ въ Москву на только-что присоединенную къ Курской дорогѣ Московско-Нижегородскую дорогу.

Познакомившись поближе съ новымъ своимъ участкомъ, я пришелъ въ ужасъ и готовъ былъ проситься обратно въ Сергіево: за 33 года управленія Московско-Нижегородскою дорогою главнымъ обществомъ со стороны послѣдняго было сдѣлано все возможное, чтобы привести въ полный упадокъ, первоначально отлично построенную французскими инженерами, дорогу, такъ какъ средства, отпускавшіяся на нее по смѣтѣ для видимости, на самомъ дѣлѣ тратились почти всецѣло на поддержаніе другихъ болѣе видныхъ линій общества: Николаевской и С.-Петербургско-Варшавской, а Нижегородская получала только то, что было еле-еле достаточно для поддержанія кое-какъ движенія, и, если дѣло обходилось почти безъ крушеній, то исключительно благодаря почти идеальному профилю дороги. Путь заросъ травой мѣстами въ аршинъ высоту, сплошь мощенные кюветы—заплыли иломъ и мусоромъ: нагорныя канавы—также. Шпалы въ пути лежали мѣстами укладки 18-ти и еще позднѣйшихъ сроковъ годовъ. Рельсы искривлены почти сплошь, благодаря отсутствію какой-либо періодической рехтовки и не-





однообразной подъклонки рельсовъ. Зданія погнили настолько, что желѣзная палочка моя проходила насквозь черезъ нижнюю часть стѣнъ. Въ каменныхъ пассажирскихъ зданіяхъ—карнизы и пилястры въ трещинахъ, а въ подвальныхъ этажахъ (напримѣръ, въ буфетной кухнѣ станціи 2 класса Павлова) на полу вода, по которой приходилось класть досчатые мостки, и квакали лягушки и т. д. Въ соотвѣтствіи съ только-что описаннымъ положеніемъ участка—находился почти всецѣло и его личный составъ, застывшій въ самой упорной лѣтней и полномъ невѣдѣніи, какъ правильно вести ремонтъ желѣзнодорожнаго пути. Между тѣмъ приходилось энергично готовиться къ предстоящему весной 1896 г. усиленному движенію поѣздовъ на открывавшуюся въ маѣ этого года всероссійскую выставку въ Нижнемъ-Новгородѣ. Не прошло и мѣсяца послѣ моего вступленія въ завѣдываніе участковъ, какъ 24 августа поѣхалъ въ Нижній—министръ путей сообщенія князь М. И. Хилковъ въ сопровожденіи супруги, дочери и начальника дороги Н. К. Шауфуса. Утромъ 25 августа мною была получена нижеслѣдующая телеграмма: „Копія конторѣ Москва, Пѣтушки, Владиміръ, Ковровъ, I Нижній начальнику ремонта пути и начальникамъ 1, 2, 3, 4 и 5 участковъ пути. Его сіятельство министр путей сообщенія, обративъ вниманіе на непокойное слѣдованіе экстреннаго поѣзда, вслѣдствіе недостаточной выправки пути, приказалъ неотлагательно привести оный въ полную исправность, возложивъ на васъ личную отвѣтственность за скорѣйшее исполненіе этого распоряженія. Объявляю объ этомъ для исполненія и неотложнаго принятія энергичныхъ мѣръ по исполненію приказанія г. министра. предлагаю г.г. начальникамъ участковъ совмѣстно со своими помощниками лично руководить работами по ремонту пути, во всемъ согласно вновь изданнаго положенія и еженедѣльно доносить мнѣ черезъ начальника службы о принятыхъ ими мѣрахъ и ходѣ работъ на ввѣренныхъ имъ участкахъ. № 372. Шауфусъ“.

26 августа утромъ войдя въ вагонъ къ возвращающемуся изъ Нижняго Н. К. Шауфусу, я услышалъ отъ него слѣдующую фразу: „Ну, что дождались, получили мою депешу“. „Да я-то тутъ причемъ, Николай Константиновичъ“, отвѣтилъ я, „вѣдь вы же знаете, что нѣтъ и мѣсяца, что я на участкѣ“. „Ну, я вѣдь только такъ говорю, нужно, чтобы были приняты самыя энергичныя мѣры къ приведенію пути въ должный порядокъ, вѣдь у васъ на 5-й верстѣ дочь князя пролила на себя стаканъ горячаго чаю на колѣни, такъ качало и толкало



на пути".— „Дайте мнѣ *carte-blanc*, и я приведу вамъ путь по мѣрѣ силъ въ надлежащее состояніе“, былъ мой отвѣтъ. Николай Константиновичъ далъ это разрѣшеніе и общалъ сообщить начальнику службы пути К. Я. Якубовскому надлежащія указанія по сему поводу.

И вотъ, нагнавъ до 2.000 рабочихъ и солдатъ, уволивъ всѣхъ дорожныхъ мастеровъ и часть старшихъ рабочихъ, и замѣнивъ ихъ вполнѣ благонадежными, лично собранными съ прежнихъ моихъ участковъ, развѣзая безъ усталы съ раннего утра до поздней ночи на дрезинѣ, лично остукивая почти каждую вновь подбитую шпалу и провѣривъ весь 62-хъ верстный участокъ лично по уровню и шаблону, при продолжавшейся, по счастливой случайности, отличной погодѣ до самой глубокой осени, я успѣлъ привести путь, какъ съ внѣшней стороны, такъ и съ внутренней стороны къ срединѣ октября въ такое состояніе, что при осеннемъ своемъ осмотрѣ, лицо Н. К. Шауфуса, первоначально довольно мрачное, мало-по-малу все болѣе и болѣе прояснялось, а когда мы проѣхали на конечную станцію участка въ Павлово, онъ отвелъ меня въ сѣняхъ въ сторону и въ самыхъ лестныхъ выраженіяхъ высказалъ свою благодарность. Къ тому же перестали квакать и лягушки въ буфетной кухнѣ названной станціи, такъ какъ мнѣ удалось открыть устроенную еще французами канализаціонную сѣть, расчистить таковую и осушить черезъ ея посредство весь подвальный этажъ пассажирскаго зданія. Зато въ слѣдующемъ году выпало мнѣ перетерпѣть не мало непріятностей изъ-за сильныхъ перерасходовъ по очер. № 197.

**Л. Н. Любимовъ.**

*(Продолженіе слѣдуетъ).*

