

**Московско-Брестская (Александровская) железная дорога
в Бородинских торжествах 1912 г.**

Цель данного научного сообщения – показать участие Московско-Брестской, позднее Александровской, железной дороги в подготовке торжеств по случаю 100-летия Отечественной войны 1812 года на Бородинском поле. Для этого использованы материалы Центрального исторического архива города Москвы, Государственного Бородинского военно-исторического музея-заповедника, воспоминания московского генерал-губернатора В.Ф. Джунковского.

Еще в 1910 г. была учреждена Межведомственная комиссия для разработки порядка чествования 100-летнего юбилея Отечественной войны, которая запланировала целый ряд мероприятий. Московский генерал-губернатор В.Ф. Джунковский, побывав в Бородино в августе 1911 г. на открытии памятника Павловскому гренадерскому полку на Утицком кургане, в своих воспоминаниях отмечал, что «в это время на Бородинском поле все приводилось в порядок к 100-летию юбилею, который предстояло праздновать в следующем году...»ⁱ

Подготовительные работы велись весьма ответственно, так как в торжествах планировалось участие императора Николая II и царской семьи. Императорская семья из Петербурга через Москву до Бородина должна была проследовать по железной дороге – в начале по Николаевской, а затем по Александровской от Москвы до Бородинаⁱⁱ. Поэтому на Министерство путей сообщения ложилась обязанность по обеспечению следования императорского поезда и гостей. Поскольку железная дорога от Москвы до Бородина находилась в подчинении Управления Московско-Брестской железной дороги, то Министерство возложило на это управление основные

подготовительные мероприятия к предстоящим торжествам. Предполагалась постройка особой временной железнодорожной ветки от станции Бородино к Бородинскому полю с сооружением платформы и павильона для стоянки императорских поездов, а также капитальный ремонт станции Бородино, устройство сквера возле станции и участие в отсыпке шоссе от станции до с. Бородина.

В начале 1912 г. Управлением Московско-Брестской железной дороги были объявлены конкурсы среди подрядчиков на выполнение различных работ. Прежде всего, это земляные работы: выкорчевка пней и насыпь земли под новую ветку, строительство Царского павильона.

Производить земляные работы было поручено И.П. Никитину. Землю и балласт для работ в Бородино пришлось возить с 73-й версты из карьера при станции Тучково, владельцем которого являлся Сергей Шлиппе.

Что же касается строительства, то Управление дороги составило список тех, кто мог исполнить эти работы, и разослало листы с предложением. Ввиду поступления всего одного заявления от господина Ганзена и притом с преувеличением стоимости, Совет Управления Московско-Брестской железной дороги, заслушав доклад начальника службы пути, постановил: признать конкурс несостоявшимся и поручить начальнику службы пути «изыскать способы наивыгоднейшей постройки, о чем доложить Совету»ⁱⁱⁱ.

Вскоре подрядчик был найден. Им стал И.С. Медков, крестьянин Рязанской губернии, Егорьевского уезда, Архангельской волости. Договор заключен между сторонами 8 июня 1912 г. на строительство царского павильона, императорской платформы, свитской платформы, крыльца с навесом при пассажирском здании, буфетного здания, здания временного поста, настила для перехода через пути. Окончание всех работ планировалось уже к 29 июля. Были составлены подробные сметы на все

виды работ. Смета на постройку павильона на остановочном пункте временной ветви при станции Бородино была утверждена в размере 6000 руб., в счет кредита в 36 120 руб., отпущенного дороге на осуществление всего строительства.

Для прокладки отводного пути и строительства царского павильона, именуемого также царской ставкой, необходимо было выкупить на время из владения Любови Степановны Никитиной до 1780 м² земли. Управление дороги обратилось с просьбой к Никитиной, на что было дано согласие и составлен договор «О временном занятии земли под ветку». 5 июля 1912 г. последовал Указ Правительствующему Сенату о временном занятии земли, подписанный на подлиннике собственною е. и. в. рукою «Николай II». В указе в частности сказано: «...ввиду безотлагательной надобности в упомянутой земле занять оную вслед за совершением описи ея...»^{iv} Данный указ направили начальнику 2-го участка службы пути, инженеру путей сообщений, титулярному советнику А.А. Эйсымонту, который непосредственно руководил всеми работами на месте.

Также для строительства временной ветви при станции Бородино требовались песок, гравий, балласт, рельсы, стяги, о чем шла непрерывная переписка начальника 2-го участка с различными техническими службами Управления дороги.

Земляные работы производились спешно. Но в конце июня и начале июля в результате дождей их производство несколько осложнилось. Сказывалась болотистая местность, мокрая глина.

Но плохая погода не мешала приезжать на Бородинское поле тем, кто интересовался историей отечества. Начальник службы движения отмечал, что «для осмотра исторической окрестности, прибывают почти ежедневно большая экскурсия кадетов, юнкеров и нижних чинов»^v.

Для павильона царской ставки на Бородинской ветке в аренду была взята у акционерного общества фабрики венской мебели Якова и Иосифа Кон мебель: гостиная красного дерева, украшенная литой бронзой в стиле ампир, состоящая из 11 предметов. Этим вопросом занимались начальник службы пути инженер Кузьменко и начальник технического отдела инженер Гиммельфарб.

Позаботились железнодорожники и об убранстве царской ставки и станции. Совет Управления дороги от 13 июля постановил: убранство зданий Москвы и Бородина, устройство садика сдать садовому заведению Ильинских в Москве; работы по убранству зданий материей, штандартами, стягами, сукном, коврами, флагами и т.д., малярные работы – художнику Игнатию Игнатьевичу Нивинскому; по станции Бородино – изготовление штандартов, стягов, флагов – сдать фирме Додонова; поставку декоративных материй – фирме И. Е. Сумина. Шли переговоры с брезентовой фабрикой И. Щетинина о покупке палатки. Но предпочтение отдали фирме Ф.Ф. Лясковского, который предложил цену в три раза меньше, чем Щетинин, с условием возврата палатки. Палатка предназначалась для установки на станции Бородино для приема депутаций его императорским величеством. Заботам железнодорожников была доверена ночная иллюминация.

Подготовка к торжествам шла полным ходом и в центре Бородинского поля. 18 июля в Бородинской его величества даче, после совместного осмотра железной дороги и грунтовых дорожных работ, было заключено соглашение между инженерами Московско-Брестской железной дороги – строителями Бородинской железнодорожной ветки, начальником Московского удельного округа и председателем Московской губернской земской управы. Согласно ему, Московская губернская управа приняла на

себя работы по засыпке песком и гравием сооружаемого силами и средствами Московского земства дорожного полотна от железнодорожной площадки до границ Бородинской его величества дачи при условии, что доставку материалов осуществят строители Бородинской железнодорожной ветки, а удельное ведомство оплатит материалы и работу. Об этом, с пометкой срочно, было направлено сообщение начальнику 2-го участка о необходимости заключения договоров с крестьянами деревень Утицы и Семеновское на аренду их земли для укладки пути в карьер, принадлежащий наследникам В.С. Никитина. Московский губернатор Джунковский обратился к начальнику дороги: «...озабочиваясь своевременным исполнением всех работ по приведению Бородинского поля в должный вид обращаюсь к Вашему Превосходительству с покорнейшею просьбою не отказать в Вашем влиятельном содействии к своевременной доставке господам инженерам необходимых песка и гравия к сооружаемому Московской Губернской Земской Управой дорожному полотну к Бородинской Его Величества лесной даче»^{vi}. В начале августа Совет Управления дороги утвердил договоры с уполномоченными общества крестьян д. Утицы и д. Семеновской, а также договор с Никитиной об аренде карьера при станции Бородино. В договоре, в частности, сказано: «Любовь Степановна Никитина предоставляет Управлению Александровской железной дороги в арендное содержание из имени наследодателя покойного В.С. Никитина, состоящую Московской губернии Можайского уезда при д. Утицы, на 115–116 версте Александровской железной дороги песчаную гору, под названием “коноплевская”, сроком на один год...»^{vii}

К юбилею на Бородинском поле планировалось установить памятники полкам, дивизиям, корпусам, артиллерийским ротам и батареям,

принимавшим участие в Бородинской битве. Строительство новой дороги затруднило использование существовавших проселочных дорог для доставки памятников. В этой связи полковник генерального штаба В. А. Афанасьев, заведовавший передвижением войск Московско-Смоленского района, обратился к начальнику дороги Федору Федоровичу Мецу: «...благоволите не отказать в любезном разрешении выгрузить на 116 версте, на переезде к 117 около Доронино, частей памятника идущих из заграницы, предназначенных к поставке вблизи Шевардинского редута в память французской армии»^{viii}. На эту просьбу последовал ответ начальника службы пути, что линия не очень загружена, и можно произвести разгрузку в удобном для этого месте, заранее предупредив службу движения. Для тяжеловесных частей французского памятника будет устроен особый отводной путь, на который можно будет подать лишь однажды две платформы и тем отводным путем больше пользоваться не представляется возможным. В августе 1912 г. в Управление дороги пришла телеграмма: «Части памятника Французам придут морем в Петербургский порт 14–15 августа и должны быть на месте в Бородино не позже 20 августа во избежание задержки своевременного его открытия. Просьба оказать содействие в транспортировке!»^{ix} Но этого не понадобилось. Судно, перевозившее части памятника «Мертвым Великой армии», затонуло.

В преддверии августовских торжеств, когда все службы Московско-Брестской железной дороги вели подготовку, были изданы два особо важных для дороги приказа. Эти приказы подчеркивали, что та местность, по которой пролегла железная дорога, неразрывно связана с событиями войны 1812 года. Первый приказ от 17 июля «О переименовании с 1-го наступающего августа месяца Московско-Брестской железной дороги в Александровскую». Еще в мае министр путей сообщения, сделав доклад

его императорскому величеству, высказал предположения о переименовании дороги, на что последовало высочайшее соизволение. В «Путеводителе», изданном в 1912 г., в главе «Краткое описание дороги» сообщается, что «ввиду исполняющегося столетия Отечественной войны 1812 года 4 мая 1912 года последовало Высочайшее Его Императорского Величества соизволение на переименование Московско-Брестской железной дороги в Александровскую, в честь незабвенного Вождя в 1812 году доблестной армии в Бозе почивающего Императора Александра Благословенного»^x.

Через десять дней последовало дополнение к приказу «О присвоении Александровской железной дороге вензелевого изображения имени в Бозе почившаго Императора Александра I». В приказе сказано: «...Государю Императору, по всеподданнейшему докладу Его превосходительства, благоугодно было, в 23 день (июля) сего года, Высочайше соизволить на присвоение Александровской ж. д. вензелевого изображения, имени в Бозе почившаго императора Александра I, цвета золота с Императорскою короною на верху, для помещения такового на подвижном составе и ношении железнодорожными служащими, состоящими на Государственной службе и носящими форму ведомства МПС, на петлицах, а прочим железнодорожным служащим на головном уборе»^{xi}.

Уже к середине августа основные работы были завершены. Оставалось установить на перронах фонари, украсить здания флагами, стягами, гирляндами, устроить телеграф и телефонную линию в царской ставке, подготовить подъездную площадку перед императорским павильоном, установить временную электрическую станцию для освещения станции Бородино и ветки.

Накануне торжеств был пущен экстренный поезд для осмотра пути.

Осмотр проводил начальник дороги, начальники служб и участков. Тем временем служба пути напряженно работала, координируя передвижение по железной дороге. Помимо основного движения по линии Москва – Брест, в предпраздничные и праздничные дни ожидалось значительные перевозки войсковых частей, воспитанников высших учебных заведений, волостных старшин, учеников земских школ, духовенства, а также приглашенных лиц и зрителей. 16 августа 1912 г. был подписан приказ, изданный отдельной книжкой, «О порядке совершения перевозок на юбилейные торжества Отечественной войны 1912 года» с подробным расписанием всех поездов. В приказе, в частности, сказано: «Юбилейные перевозки требуют доставления в первом своем периоде большого числа поездов на две станции: Можайск и Бородино с незначительной приемной способностью, и во втором – отправки с них еще большего числа поездов на близком друг от друга расстоянии»^{xii}. Также был утвержден список агентов дороги, которые должны сопровождать поезда в день прибытия на Бородинское поле и Москву. Согласно этому списку императорский поезд, под литерой «А», сопровождали: начальник дороги Ф.Ф. Мец, начальник 1-го участка службы пути – А.А. Гарбузов, начальник 2-го участка службы пути А.А. Эйсымонт и др. Были назначены сопровождающие для проезда свиты его величества, великих князей, духовенства и других поездов под литерами «Б», «В», «Г», «М», «С».

«В ближайшие дни ожидается проследование Государя Императора и Царской семьи по Александровской железной дороге на предстоящие торжества на Бородинском поле и в первопрестольной столице – Москве, – сообщал своим подчиненным Ф.Ф. Мец, – и я, извещая служащих вверенной мне дороге о таком радостном для нас событии, предлагаю всем от начальников службы отдельных частей до младших

железнодорожных агентов особо внимательным, добросовестным и усердным исполнением своих обязанностей подготовиться к Царскому проезду... Выражаю свою уверенность, что все службы Александровской дороги в предстоящие и важные для них дни будут объединены одним чувством и мыслью – как можно тщательно и лучше выполнить возложенные на них обязанности»^{xiii}.

Настали дни торжеств, ответственные и в то же время праздничные дни и для работников железной дороги. По воспоминаниям В.Ф. Джунковского: «Скромная Бородинская станция совершенно преобразилась, стала неузнаваемой. Сооруженные вновь постройки, перестроенное старое здание станции и все службы были красиво декорированы драпировками, флагами, коврами, гирляндами из хвои и дуба и массой зелени»^{xiv}. «Там, где еще недавно были глухой лес и болото, выросла царская Ставка с проложенной к ней от станции Бородино особой железнодорожной веткой. Царскую Ставку декорировал художник И.И. Нивинский... Весь павильон был построен по рисунку архитектора Н.И. Струкова в стиле “Empire” старой Александровской эпохи. Он представлял собой три огромнейшие арки в сторону императорского поезда с лицевой стороны. Позади же находился подъезд: фронтон с колоннадой. По обе стороны – платформы для почетного караула, имевшие в длину 120 сажень. По бокам Ставки – орлы. Кругом масса зелени; вся платформа была уставлена лавровыми деревьями. Над входом в царскую Ставку устроен был род балдахина из красного бархата с золотыми шнурами и кистями. В конце платформы устроено было почтово-телеграфное отделение, в котором имелся телефон непосредственно с Москвой. Все это было устроено специально для нужд ветки и павильона»^{xv}.

Ровно в 11 часов на станцию Бородино подошел императорский поезд.

император и царская семья совершили обход всех встречавших их величества, а затем проследовали в вагон и отбыли в царскую Ставку. По завершении двухдневных торжеств на Бородинском поле императорская семья и гости отбыли по железной дороге в Москву.

В фондах Бородинского музея-заповедника хранится «Книга посетителей Бородинского музея 1812 года», начатая 26 августа 1912 г.^{xvi} На обложке под вензелем Александра I надпись «МПС Александровская железная дорога». Многие гости праздника в этой книге оставили свои автографы. Среди них: генерал-лейтенант Хорват, потомок М.И. Кутузова, Денис Вадимович Давыдов, внук Дениса Васильевича Давыдова, член Государственного совета князь Репнин, иностранные гости. В фондах музея находится также список прямых потомков генералов, штаб- и обер-офицеров по мужской линии участников Бородинского сражения и Отечественной войны 1812 года, изданный в 1912 г., которые имели право участия в юбилейных торжествах на Бородинском поле и в Москве^{xvii}. Среди них встречаются работники железной дороги. Это Березников Сергей Михайлович, агент коммерческой службы Александровской железной дороги (дед – Павел Алексеевич Березников, полковник), Вознесенский Николай Андреевич, студент Института инженеров путей сообщения (прадед – Степан Михайлович Вознесенский, майор 2-го Егерского полка), Клокачев Александр Михайлович (дед – Александр Петрович Клокачев, капитан Оренбургского драгунского полка), Щетинин Николай Александрович, князь, статский советник, чиновник особых поручений при Управлении железных дорог (дед – князь, Павел Осипович Щетинин, подпоручик) и др. В дни торжеств для посещения публикой был открыт, находившийся в здании вокзала, небольшой «Музей 1812 года». Скромная церемония торжественного открытия и освящения музея состоялась еще в

феврале 1903 г. Музей насчитывал более 200 предметов. Среди них графические и живописные портреты, документы, книги, карты, планы, оружие, находки с поля сражения. В юбилейном году был переиздан альбом «Бородинское поле. Его прошлое и настоящее», выпущенный железнодорожниками в 1902 г.

В сентябре 1912 г. начальником дороги был подписан приказ за № 262 от 22 числа «Объявление благодарности всем служащим дороги». В нем отмечено, что в преддверии августовских торжеств 1912 г. Александровская железная дорога усиленно работала. Старательно работали все, и начальствующие и подчиненные, ожидая присутствия императора Николая Александровича. Труд увенчался успехом: Александровская дорога добросовестно и успешно выполнила возложенную на нее трудную и ответственную работу. Начальнику дороги за отличие по службе его императорское величество пожаловал чин генерал-лейтенанта. Он, признавая, что этой царской милости удостоен благодаря трудам всех своих сослуживцев и подчиненных, оставляя службу на Александровской дороге, благодарил всех за содействие, которое они оказывали как раньше, так и в особенности в настоящем году.

В заключение хочется отметить, что благодаря своему расположению вблизи исторического места сражения станция Бородино всегда имела особое значение для путешественников, которым была не безразлична одна из славных страниц истории государства российского. Это очень хорошо понимали работники железной дороги, стремясь внести свой вклад в увековечение памяти героев Бородинского сражения.

ПРИМЕЧАНИЯ

ⁱ Джунковский В.Ф. Воспоминания: / Под общей ред. А.Л. Паниной. В 2 т. М.: Изд-во им. Сабашниковых, 1997. Т. 1. С. 596.

-
- ii Там же. С. 13.
iii ЦИАМ. Ф. 281. Д. 2320. Л. 19.
iv Там же. Л. 94.
v Там же. Л. 21.
vi Там же. Л. 280.
vii Там же. Л. 245.
viii Там же. Л. 65.
ix Там же. Л. 332.
x Путеводитель по Александровской ж. д. М., 1912.
xi ЦИАМ. Ф. 281. Д. 2937. Л. 248.
xii Там же. Л. 269.
xiii ЦИАМ. Ф. 281. Д. 2987. Л. 9.
xiv *Джунковский В.Ф.* Указ. соч. М., 1997. Т. 2. С. 20.
xv Там же. С. 17.
xvi ГБВИМЗ. ГБМ-735. Д. 156.
xvii ГБВИМЗ. ГБМ-2593. Д. 947.