

УДК 625

Т. Н. Гордиенко*

ИНЖЕНЕР А. Н. ПУШЕЧНИКОВ: ОРЛОВЩИНА – ЗАКАВКАЗЬЕ – ТРАНССИБ

Статья посвящена 175-летию со дня рождения выдающегося инженера путей сообщения Александра Николаевича Пушечникова (31.10.1850–26.09.1916), внесшего огромный вклад в дело сооружения железных дорог в России. На основе исторических документов и архивных источников освещается происхождение дворянского рода Пушечниковых, наиболее значимые моменты жизни и деятельности инженера, а также раскрываются малоизвестные факты его биографии, которые в том числе устраняют недостоверные данные, распространенные ранее во многих публикациях о нем.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: реформа, избранная тысяча, дворяне-помещики, пограничная стража, инженер, железная дорога, гужевая переправа, канатная тяга.

T. N. Gordienko

ENGINEER A. N. PUSHECHNIKOV: ORLOVSHINA – TRANSCAUCASIA – TRANSSIB

The article is dedicated to the 175th anniversary of the birth of the outstanding engineer of railways Alexander Nikolayevich Pushechnikov (31.10.1850–26.09.1916), who made a huge contribution to the construction of Russian railways. On the basis of historical documents and archival sources, the origin of the noble family of the Pushechnikovs, the most significant moments of the life and work of the engineer, as well as the well-known facts of his biography, which, among other things, eliminate the non-reliable data distributed earlier in many publications about him.

KEYWORDS: reform, chosen thousand, noblemen-landowners, border guards, engineer, railway, horse-drawn crossing, cable traction.

125 лет назад, 1 июля 1900 г., в Иркутске праздновали «открытие правильного ежедневного движения поездов» по Забайкальской железной дороге. Был отслужен благодарственный молебен, после которого в помещении Управления по строительству магистрали состо-

* **Гордиенко Татьяна Николаевна**, кандидат исторических наук, инженер путей сообщения, председатель историко-краеведческого клуба «Пути сообщения Сибири».

ялся торжественный завтрак [1, с. 428]. Примечательно, что событие это случилось в преддверии 50-летия главного виновника торжества – начальника работ по постройке самой сложной на Транссибе дороги инженера путей сообщения Александра Николаевича Пушечникова (1850–1916), высококлассного специалиста, не знавшего на своем пути никаких трудностей и преград. Талантливый инженер, надежный руководитель огромной армии строителей умело подбирал кадры, ценил умных людей, преданных выбранной профессии железнодорожного инженера. Полностью погруженный в свое любимое дело, он все свободное время посвящал работе и мог решать самые сложные задачи и справляться с самыми нестандартными ситуациями, о чем знало высочайшее руководство, доверяя ему наиболее трудные участки в строительстве рельсовых путей сообщения. И Пушечников блестяще с этим справлялся.

Александр Николаевич принадлежал к блестящей инженерной элите императорской России и являлся достойнейшим представителем этой «дружины путейцев», как восторженно назвал ее военный писатель и публицист Кавад Раш (1936–2016): «На долю дворянской дружины путейцев выпало счастье строить Транссиб. И были они как одна семья. Все друг друга знали и ведали, кто чего стоит в их деле. Это – люди дела и здравого смысла... Один из героев Транссиба – Александр Николаевич Пушечников, происхождением из потомственных дворян Орловщины» [2, с. 199].

История древнего славянского служилого рода Пушечниковых уходит в глубь веков, в эпоху Ивана Грозного (1533–1584), во времена создания единого русского государства.

Одним из существенных преобразований московского правительства 50-х гг. XVI в. было издание Иваном IV указа от 1 октября 1550 г. «об испомещении (наделении земельными угодьями. – *Т. Г.*) под Москвою 1000 человек лучших слуг», основную массу которых составляли «провинциальные дети боярские». Согласно этому указу, свыше 1070 чел., не имевших ранее земель в Московском уезде, получили в дополнение к своим земельным владениям поместья под Москвой (в окружности 60–70 км) из имевшегося в распоряжении правительства земельного фонда. Со своей стороны «тысячники» должны были в любое время «быть готовыми в посылки» [3, с. 3]. Текст указа вместе с перечнем имен «тысячников» размещен был в «Тысячной книге» (вместе с «Дворовой тетрадью»), ставшей бесценным документом по истории России тех времен (рис. 1).



Рис. 1. «Тысячная книга» и «Дворовая тетрадь»

Царь Иван Грозный, нуждавшийся в более преданной и послушной опоре для своей власти, лично отбирал самых верных и надежных людей в состав этой тысячи, причем отбор производился не по знатности, как раньше, а по личным заслугам. Огромное количество великокняжеских земель под Москвой, утративших свое предназначение, он решил использовать с выгодой, щедро раздав эти земли вместе с крестьянами избранной тысяче [4]. «Детем боярским в первой статье дати поместья по 200 ж четьи, а другой статье детем боярским дати поместья по 150 четьи, а третьей детем боярским поместья по 100 четьи»¹.

В «Тысячную книгу» 1550 г. и «Дворовую тетрадь» 50-х гг. XVI в. внесены были и дети боярские Пушечниковы:

– Пушечников, Михайло Васильев сын, дворовый сын боярский по Кашину (л. 103);

– Пушечников, Федор Васильев сын, дворовый сын боярский по Кашину (л. 103);

¹ Четверть (четь) – мера площади пахотных земель в старинной русской системе мер, определявшаяся как 0,5 десятины. В современном исчислении это около 0,55 гектара. Соответственно, «тысячники» в зависимости от разряда получали от 55 до 110 гектаров земли.

- Пушечников, Шарап Васильев сын, дворовый сын боярский по Кашину (л. 103);
- Пушечников, Григорий Жолобов сын (Григорий Васильев сын Жолобова), сын боярский III статьи по Туле (л. 136 об.), дворовый сын боярский (л. 123), по Ржеву (л. 134);
- Пушечников, Юшко Федоров сын, дворовый сын боярский по Калуге (л. 127);
- брат его, Пушечников, Богданко Федоров сын, дворовый сын боярский – «в полону»;
- Пушечников, Никифорец Васильев сын, дворовый сын боярский по Рузе (л. 131 об.);
- Пушечников, Матвеец Никифоров сын, дворовый сын боярский по Рузе (л. 131 об.);
- Пушечников, Митько Меньшой Жолобов сын, дворовый сын боярский по Вязьме (л. 142), по Дорогобужу (л. 143 об.);
- Пушечников, Васюк Ширяев сын, дворовый сын боярский по Волоку (л. 133);
- брат его, Пушечников, Сенька Ширяев сын, сын боярский III степени по Волоку (л. 140);
- дворовый сын боярский, умре (л. 133);
- Пушечников, Тимофей Яковлев сын, дворовый сын боярский по Верее, 1591–1592 (л. 162);
- Пушечников, Петр Тимофеев сын, городской сын боярский по Верее, 1591–1592 (л. 162 об.);
- Пушечников, Сила, стрелецкий голова из сотников по Рузе (л. 495 об.) [3].

Этот список показывает нам, что Пушечниковы в 1550 г. уже имели земельные владения в Рузе, Верее, Волоке, Вязьме, Дорогобуже, Калуге, Ржеве, Туле, Кашине... Кто из них был основателем династии, к которой принадлежал Николай Андреевич Пушечников, где и когда это случилось, нам неизвестно. Мы только знаем, что в русской истории его предки заявили о себе в 1550 г. сразу в качестве служилых людей Московского царства и числом 14. Наиболее известным из них был Пушечников Григорий, сын Жолобова. Когда в правление Ивана IV было создано Московское стрелецкое войско, ставшее первым постоянным пехотным родом войск в Русском царстве, насчитывавшее 3 тыс. стрельцов, разделенных на шесть отрядов (статей), Григорий Жолобов сын Пушечников был назначен головой первой статьи. Стрельцы составили постоянный московский гарнизон. Все статьи стрелецкие были расквартированы в пригородной Воробьевой слободе (рис. 2).



Рис. 2. Московские стрельцы Ивана Грозного

В мирное время московские стрельцы несли караульную службу при дворе в Кремле, в приказах, на улицах города, выполняя функции полиции по сыску и задержанию преступников, а в военное время вместе с великим князем Иваном Васильевичем выступали в поход. Боевое крещение московские стрельцы приняли во время осады и штурма города и крепости Казани, столицы Казанского царства, в августе 1552 г. В этом походе участвовала 1-я Московская стрелецкая статья головы Григория Жолобова-Пушешникова [4].

Так родилось российское дворянство как служилое сословие. Так древний род Пушечниковых влился в его ряды. Избранная тысяча сыграла большую роль в истории Российского государства – она стала социальной опорой центральной власти. И хотя в отношениях между старым боярством и новыми дворянами появилось напряжение, это был неизбежный этап на пути создания сильного централизованного государства.

В феврале 1571 г. Иваном Грозным был утвержден приговор «О станичной и сторожевой службе на государевых окраинах и в степи» – первый государственный закон и устав о пограничной службе России. Далее последовал приговор «О выплате жалованья и возмещении убытков за сторожевую, станичную и полевую службу» от 6 марта 1571 г., причем жалованье за добросовестную службу было более высоким, чем у стрельцов и городских детей боярских. Благодаря этим документам

сторожевая и станичная служба достаточно быстро окрепла и сыграла немаловажную роль в обеспечении безопасности южных рубежей Руси. Сторожевая и станичная служба находилась в ведении Разрядного приказа. На местах за ее организацию отвечали воеводы (наместники) русских городов «первой линии». Свою службу в приграничных районах несли и дворяне Пушешниковы.

Как известно, Дмитрий Юрьевич Пушешников был воеводой в Курске (1601–1603), Торжке (1604), Вятке (1610–1611), Путивле (1616–1617). Командовал стрелецким приказом и Иван Романович Пушешников (1612–1682), сыновья которого Лаврентий и Иван последовали по его стопам. Иван Иванович Пушешников записан в Бельской десятне с поместьем окладом (список 1622 г.). Сын Лаврентия Ивановича, Василий Лаврентьевич Пушешников, с 1655 г. в течение 17 лет был головой 1-го стрелецкого приказа, затем 3-м воеводой Астрахани, с 1682 г. – думным дворянином [5]. Отсюда и пошел древний орловский род Пушечниковых, неразрывно связанный с защитой Отечества.

Род дворян Пушешниковых был внесен в VI, II и III части родословных книг Курской, Орловской, Воронежской, Калужской и Тульской губерний. Более 300 лет они верой и правдой служили Отечеству на военном поприще, что отражено и на фамильном гербе, внесенном в «Общий гербовник дворянских родов Всероссийской империи» (ч. VII, с. 57): «В щите, разделенном горизонтально надвое, в верхней половине в золотом поле диагонально к левому нижнему углу означена черная полоса с тремя золотыми шестиугольными звездами. В нижней половине в красном поле изображена серебряная пушка. Щит увенчан дворянским шлемом и короной. Намёт на щите золотой, подложенный красным» [6] (рис. 3).

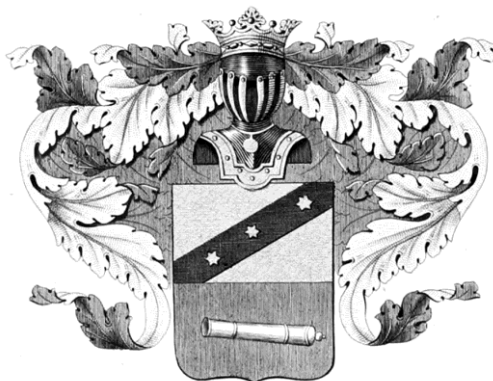


Рис. 3. Герб рода Пушечниковых

Итак, пращуры Александра Николаевича Пушечникова, «государевы служилые люди по Отечеству», с XVI в. являлись потомственными

дворянами. Этот статус передавался по наследству от отца к сыну или от дяди к племяннику. И подтверждением тому служат не только важнейшие древние источники – «Тысячная книга» и «Дворяная тетрадь» времен Ивана Грозного, но и жалованные грамоты, списки потомственных дворян Орловской губернии, «Родословная книга Дворянского депутатского собрания Орловской губернии» (6.1791; 6.1810¹), а также архивные документы Государственного архива Орловской области. Так, имеется важное свидетельство утверждения прадеда Александра Николаевича, капитана Пушешникова Гавриила Прокофьевича, и его детей в дворянство – выписка «Об утверждении Пушешниковых в дворянстве»: «Указ из Правительствующего Сената последовал в Собрание от 19 июня 1892 г. за № 6622 от 19 июня 1862 г. В Депутатском собрании определение состоялось 8 марта 1862 г. В Дворянской родословной книге в части шестой (древние благородные роды) значатся Пушешниковы:

– подпоручик Иван Федорович и его сыновья – поручик Семен, лейб-гвардии капрал Василий и малолетний Александр;

– капитан Гаврила Прокофьевич, а у него дети – лейб-гвардии фурьеры Андрей и Степан.

Родословное доказательство поступило по пожалованию пращура их в 1790 году вотчиною – под номером 24 от 24 июля 1791 года. Жалованная грамота дана 22 января 1793 года» [7, л. 67].

Теперь необходимо дать пояснение относительно менявшегося написания фамилии Пушечников (Пушешников), которое происходило из-за фонетических и орфографических особенностей русского языка. Так, начиная с XV в. в период существования Московской Руси орфографическое сочетание *чн* звучало как [шн], но в XIX в. изменилось на [чн] и является правильным в современном русском языке. Однако и сегодня возможно существование двух форм – с [чн] и [шн], последняя считается более старой, более народной.

Дед Александра Николаевича Пушечникова, Андрей Гаврилович (1782–1864), служил в русской императорской армии и относился к категории младших обер-офицеров – был «доблестным подпоручиком Лейб-гвардии Иркутского драгунского полка»² [8, с. 65] (рис. 4).

¹ Цифра перед точкой – номер части «Родословной книги», в которую был внесен род. Цифра после точки – год внесения в «Родословную книгу», утвержденный решением Дворянского депутатского собрания губернии (наместничества).

² В императорской армии существовала традиция давать названия полкам по городам и территориям. Полк должен был носить название той местности, где проживала хотя бы часть военнослужащих. Так в 1786 г. был сформирован и Иркутский драгунский полк – путем разделения единого Сибирского драгунского полка. Из него выделили пять эскадронов, которые получили название «Иркутский драгунский полк».



*Рис. 4. Обер-офицер Иркутского драгунского полка
(художник О. Пархаев)*

Этот полк, как известно, принимал участие в Отечественной войне 1812 г., показав себя в битве под Смоленском и в сражении при Бородине с лучшей стороны. В декабре 1812 г. Иркутский драгунский полк был объединен с Московским гусарским полком и стал называться 16-м Иркутским гусарским полком. В нем служили такие известные люди, как А. С. Грибоедов, отец Л. Н. Толстого – Н. И. Толстой, композитор А. А. Алябьев. Вот в таком достопримечательном полку, вошедшем в историю России, и служил дед Александра Николаевича. Он даже и не мог предположить, что Иркутск, имя которого носил его полк, станет судьбоносным в жизни его внука Александра, знаменитого инженера, вместе со своими товарищами, строителями Великого сибирского пути, прославившего нашу страну на века.

Дворяне-помещики Пушешниковы, родители и прадеды Александра Николаевича, проживали в с. Нетрубеж Малоархангельского уезда Орловской губернии.

До создания Орловской губернии в 1778 г. земли Малоархангельского уезда входили в состав Затруцкого стана Ливенского уезда Киевской губернии (с 1708 по 1719 г.), а с 1719 до 1778 г. Ливенский уезд был приписан к Елецкой провинции Азовской (Воронежской) губернии.

В 1796 г. Малоархангельский уезд ликвидируется, его территория включается в состав Ливенского уезда. Как административный центр г. Малоархангельск восстановлен в 1802 г. [9].

Название села, как и местной речки Нетрубеж, произошло от названия приграничного города Трубеж Киевской Руси (только уже с приставкой *не-*) и присвоено ему переселенцами, перебравшимися на рубеже XV в. на юг Орловщины. Означало оно «малый Трубеж», «новый Трубеж»¹ [10].

Николай Андреевич Пушешников (1819–1898), отец инженера, оставив военное поприще по болезни, окончательно поселился в нетрубежском родовом имении. Имеется выписка из его послужного списка от 18 ноября 1855 г. № 9316 «Указ Его Величества Государя Императора Александра Николаевича Самодержца Всероссийского и проч.», подшитая к делу инженера А. Н. Пушечникова: «Предъявитель сего, Капитан Пушешников Николай Андреевич, от роду имеет 36 лет, вероисповедания православного, происходит из дворян Орловской губернии.

В службу вступил унтер-офицером Кирасирского Военного ордена полка 25 июля 1837 года, переименован в юнкера 20 сентября 1838 г., произведен в корнеты 20 июня 1839 г., произведен в поручики 18 августа 1843 г., уволен от службы по домашним обстоятельствам штабс-ротмистром 13 января 1845 г.» [11, л. 8].

Домашние обстоятельства были связаны с нездоровьем отца, которому было тяжело одному справляться хотя и с небольшим, но хлопотным хозяйством, разбросанным по разным уездам. Согласно служебному формуляру, у Николая Андреевича Пушешникова «состояло родового имения в Орловской и Курской губерниях, в Малоархангельском уезде – 19 душ, в Ливенском уезде – 17 душ, Шигровском – 19 душ крестьян. А за отцом его в тех же губерниях в Малоархангельском уезде – 14 душ, в Ливенском – 9 душ, Шигровском – 11 душ» [Там же, л. 8 об. – 9].

Вся жизнь в Орловской губернии держалась на хлебе – хлеб был «всею голова». Как до реформы (отмены крепостного права), так и в пореформенный период основным направлением сельского хозяйства в Елецком и Ливенском уездах по-прежнему оставалось производство зерновых. Специализировались и на выращивании конопли... А еще Орловская губерния издавна славилась плодовыми садами, чему способст-

¹ Трубчевские краеведы пришли к следующей общей версии происхождения названия «Трубеж»: «От Киева на северо-восток последним городом в этом направлении был Трубеж, входивший в первое русское государство – Киевскую Русь, т. е. некий православный рубеж или граница, а за ней – земли вятичей, нынешняя Орловщина. Границы православных земель отмечали крестами. Крест – своеобразный рубеж, как и положено было на границе христианской земли, “t” и “рубеж” – вот вам и ТРубеж!»

вовали благоприятные почвенно-климатические условия. В дореволюционной России губерния занимала одно из первых мест по производству плодов. Особенно хорошие условия здесь были для выращивания яблок прославленного сорта «антоновка».

У многих помещиков Центральной России были большие фруктовые сады. За счет продажи фруктов садовое хозяйство приносило хозяину довольно приличный доход. Поэтому во всяком поместье разбивался плодовый сад, «служивший как для украшения, так и для потребностей владельца усадьбы. Причем в урожайные годы избыток фруктов и ягод продавался в ближайших городах. Такой сад разбивался на квадраты или прямоугольники, обрамленные аллеями. Внутри они засаживались плодовыми деревьями, а по краю – ягодными кустарниками» [12, с. 102].

К концу XIX в., по данным о перевозках по железным дорогам за 1894–1897 гг., плоды и ягоды частных хозяйств Орловщины, оказываются, составляли 80 % всех перевозимых плодов. По железным дорогам хлеб Черноземья и другие товары сельскохозяйственного производства стали направляться на экспорт. Это соответствовало интересам помещиков. Железные дороги приблизили губернию к рынкам сбыта [13].

Итак, вернувшийся домой штабс-ротмистр Николай Андреевич Пушешников сразу же «впрягся» в усадьбные дела. Обычно небольшими имениями управлял сам помещик, как было и у Пушешниковых. Требовательный и рачительный владелец вникал во все тонкости хозяйственного управления: следил за экономным использованием пахотной земли, лугов для выпаса скота, роц, отдавал какие-то земли в распоряжение крестьян. Вел надзор за сельскохозяйственными работами: чтобы поле было хорошо вспахано, засеяно не редко и не часто, чтобы мелко было заборонено, чтобы знать, какой хлеб в какое время и в какую погоду сеять... Огород и сад при господском доме «оставался по-прежнему в заведовании экономии», обветшавшие хозяйственные постройки заменялись на новые. Работы было много с весны до поздней осени. Помещик сам вел приходно-расходные книги, в которых фиксировались все хозяйственные операции, в конце года подсчитывал доходы и расходы, а также составлял ведомости по урожаю. И пока старый помещик, отец его, находясь в Нетрубежском имении, занимался бухгалтерией, подводя итоги своих хозяйственных дел, Николай Андреевич был в разъездах, наводя порядок в других усадьбах: то в Ливенском, то в Шигровском уездах, то по делам в уездном городе Малоархангельске...

За пять лет пребывания Николая Андреевича дома в его жизни произошло два важных события – женитьба и рождение первенца. Жена его, Александра Дмитриевна (1827 года рождения), была дочерью полковника Ставракова Дмитрия Христофоровича (1781 года рождения), дослужив-

шегося до генерал-майора в 1827 г. [14], из семьи Христофора Ставраки Киевской губернии, грека по национальности, который за военные заслуги в войне с турками «смелостью в боях выслужил шпагу российского дворянина». Жили молодожены в с. Нетрубеж, в родовом имении Пушешниковых, где 19 июля 1847 г. родился их первенец, сын Андрей.

В конце 1849 г. Николай Андреевич Пушешников возобновил службу в Виленской бригаде пограничной стражи. Именно в это время «возникла потребность в укреплении и развитии органов, ответственных за защиту рубежей страны, в частности подразделений стражников, выполнявших таможенные функции».

Это было начало централизации и упорядочения деятельности пограничной охраны. Пограничная стража была разделена на бригады, полубригады и роты, подчинявшиеся начальникам таможенных округов (рис. 5). Всего было создано четыре бригады.



Рис. 5. Чины пограничной стражи Российской империи

Виленская бригада включала в себя пять рот. В состав роты входило два-три отряда, а они, в свою очередь, включали 15–20 постов во главе с вахмистрами и унтер-офицерами. На одного чина пограничной стражи приходился участок границы протяженностью от двух до пяти верст. В начале 1850-х гг. таможенные рубежи Российской империи были перенесены на внешние границы Царства Польского, после чего возникла необходимость в создании новых бригад пограничной стражи [15].

29 декабря 1849 г. Николай Андреевич Пушешников был определен на службу помощником надзирателя в Виленскую бригаду пограничной стражи. В г. Вильна он снял квартиру, куда вскоре «выписал» и свою молодую жену с маленьким сыном.

А 31 октября 1850 г., практически ровно через 300 лет со дня указа Ивана Грозного об избранной «тысяче лучших слуг», в семье Николая

Андреевича Пушешникова родился второй сын, Александр, который был крещен 12 ноября 1850 г. Факт рождения и крещения Александра, сына помощника надзирателя поручика Виленской бригады пограничной стражи дворянина Николая Андреевича Пушешникова и его жены Александры Дмитриевны, подтверждает «Метрическое свидетельство», выданное 4 декабря 1855 г. Литовской духовной консисторией г. Вильна [11, л. 6–7]. Таким образом, установлено точное место рождения нашего героя.

Небольшое пояснение: в конце XX в. авторы-составители московского издания о «самых знаменитых российских железнодорожниках» [16, с. 270] Т. Л. Пашкова и В. А. Михайлов, торопясь успеть к 100-летию Транссиба, допустили в книге ряд неточностей и ошибок, в частности в биографиях Александра Николаевича Пушечникова и его отца, распространившихся потом по другим публикациям. «Повелись» на, казалось бы, авторитетное столичное издание и авторы выпуска о Пушечникове 2010 и 2016 гг. А. В. Хобта и Т. Н. Гордиенко [17]. Одна ошибка исправлена. Теперь мы знаем, что место рождения Александра Николаевича – г. Вильна, а не Орел, как указали Пашкова и Михайлов. Другая ошибка московских авторов заключается в том, что они приписали отцу Пушечникова участие в Русско-турецкой войне, что будет опровергнуто ниже. В настоящей статье мы преследуем цель восстановления исторической точности на основе подлинных архивных документов.

Вильна в то время принадлежала Российской империи. Еще в XIV в. немецкий летописец В. Магдебургский называл ее «русским городом». Что и понятно: православные русские на тот момент составляли большинство его населения, именуя себя по принадлежности к стране литвинами, а вот предки нынешних литовцев в то время жили больше по селам, были в основном язычниками. При этом Вильна была православным городом, в ней имелось множество церквей и находилась резиденция Западно-Русского митрополита, а в XVII в. появился Свято-Духов монастырь [18].

Николай Андреевич Пушешников, продолжая исправно исполнять свой долг, 24 марта 1852 г. получил повышение по службе – был назначен надзирателем Виленской бригады пограничной стражи. 6 декабря 1852 г. был произведен в штабс-капитаны [11, л. 8 об.].

В начале 1853 г. в семье Пушешниковых родилась дочь Ольга [19, л. 92 об. – 93], а 28 декабря 1854 г. – вторая дочь Надежда [11, л. 8 об.].

«В походах и делах против неприятеля не находился», – отмечается в послужном списке Н. А. Пушешникова [Там же, л. 9]. А значит, он не был участником Русско-турецкой войны 1853–1856 гг., как приписали ему вышеназванные московские авторы. В Крымской войне из пограничной стражи принимала участие лишь региональная Таврическая бригада. Вопрос включения высшим военным руководством страны погра-

ничной стражи в мобилизационные планы той войны вообще не стоял. Это объясняется тем, что руководство Министерства финансов, которому подчинялась пограничная таможенная стража, видело в ней только специальную, а не военную силу [20].

В конце послужного списка Николая Андреевича Пушешникова читаем: «...уволен от службы 18 ноября 1855 г. (за болезнью) капитаном и с мундиром, в удостоверение чего и дан ему, Капитану Пушешникову, сей Указ об отставке за моим подписом и приложением печати. Санкт-Петербург, 16 мая 1857 г.» После даты в документе идет перечисление регалий и наград подписавшего его чиновника департамента Министерства финансов, а именно: «Его Императорского Величества Всемилоостивейшего Государя моего Тайный Советник, Министр финансов, Член Государственного Совета, Статс-Секретарь, Сенатор, Императорских и Царских орденов: Благоверного Великого Князя Александра Невского, Белого Орла, Св. Владимира 2 ст., Св. Анны 1-й ст., Станислава 1 ст. Кавалер, имеющий темно-бронзовую медаль в память войны 1853–1856 гг. на Андреевской ленте и знак отличия беспорочной службы за XXX лет, Управляющий Департамента (внешней торговли Министерства финансов. – Т. Г.) генерал-лейтенант П. Брок» [11, л. 10]. Перечисленные награды П. Брока составители книги «Самые знаменитые железнодорожники» и приписали, не разобравшись, отцу Александра Пушешникова...

Как бы то ни было, увольнение «с мундиром» являлось своего рода почетной наградой за отличное служение Отечеству, которой удостаивались лучшие, поэтому служба Николая Андреевича Пушешникова в пограничной страже вызывает большое уважение к нему, как и ко всем стражникам и воинам, защищавшим рубежи нашей Родины, которые всегда были и будут элитой вооруженных сил страны, а главное – примером для подражания молодому поколению. Пограничная служба с древних времен считалась чрезвычайно значимой и важной для государства.

Итак, по окончании службы Николая Андреевича семья Пушешниковых уже прочно обосновалась в «родных пенатах» – в нетрубешском поместье. В округу с. Нетрубеж Малоархангельского уезда с эпохи Екатерины II (1762–1796) входили: центральная часть села, а также деревни Говорово или, иначе, Костомаров Колодезь, Вышний Нетрубеж (Вышенка), Долгий Колодезь (Пушкарка), Ивановка, Крутое, Небольсина и вновь поселенная Александровка. Всего считалось 18 владельцев и 22 помещичьих усадьбы. В центральной части, по обе стороны речки Нетрубеж, находилось 11 господских домов – небольших, бревенчатых. Церковь тогда тоже была деревянная, во имя воина и страстотерпца Дмитрия Солунского [21, с. 179–180].

Здесь, в Нетрубже, семья пополнилась еще тремя детьми: двумя младшими дочерьми – Еленой (1856 года рождения) и Марией (1859 года рождения) [19, л. 92 об. – 93], а также третьим сыном – Михаилом (16 июля 1860 г.) [8, с. 49].

Благодаря хранителям памяти рода Пушечниковых – праправнучке Пушечникова Андрея Николаевича (1847–1919) А. Н. Моргуновой-Скрипий (г. Уфа) и праправнуку Ольги Николаевны Пушечниковой-Орловой (1853–1920) К. Ю. Гончарову (г. Орел), нам почти удалось воссоздать историю семьи и построить генеалогическую ветвь орловской линии рода Пушечниковых (рис. 6).

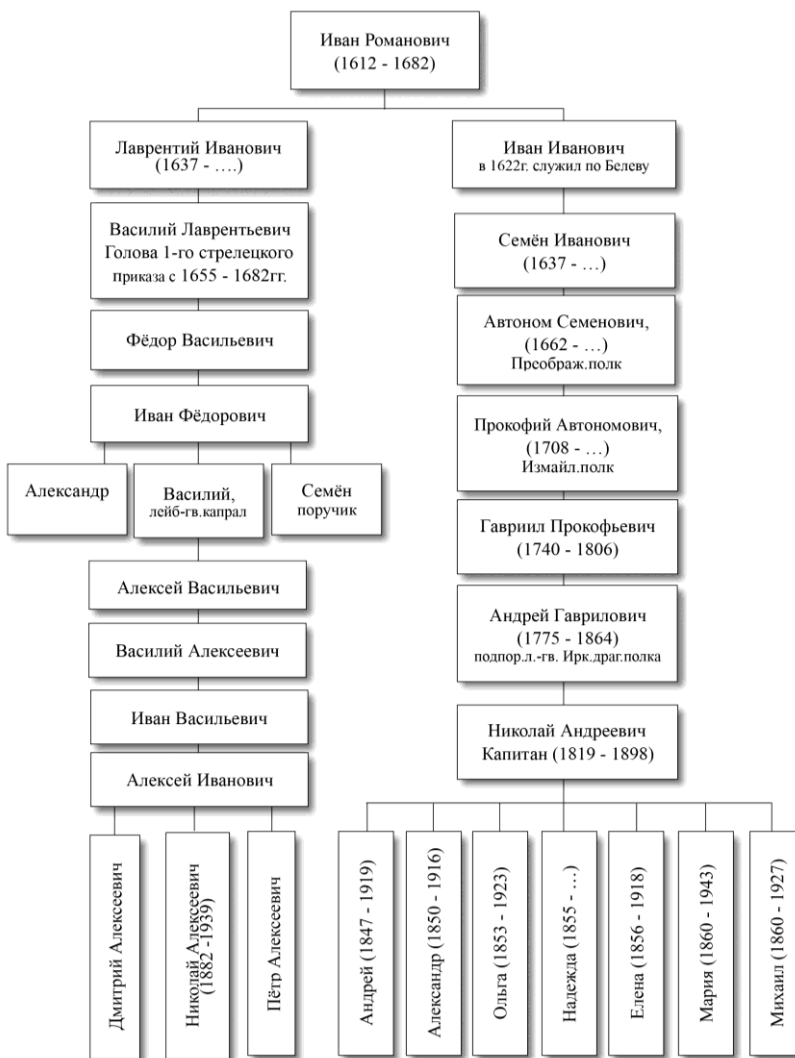


Рис. 6. Родословная Пушечниковых. 12 ноября 2025 г.

По сведениям «Волостей и важнейших селений Европейской России 1886 года», село Нетрубеж, бывшее владельческое и государственное, имело дворов 291, жителей 1892, церковь православную, школу, 6 лавок, 3 постоянных двора, кирпичный завод, ярмарку, устраивавшуюся 26 июня и 6 октября.

По спискам волостей 1890 г., с. Нетрубеж имело уже 13 селений, жителей 8744 (мужчин – 4469, женщин – 4275).

Владельцами имений в Нетрубеже, согласно «Окладным ведомостям помещиков уездов Орловской губернии» второй половины XIX в., были следующие поместные¹ дворяне из рода Пушешниковых.

Капитан Пушешников Николай Андреевич являлся владельцем имений:

- в с. Нетрубеж Малоархангельского уезда, где имел крестьян – 34 души мужского пола, дворовых – 25 душ мужского пола [22, л. 59 об.];
- в сельце Елизаветовском Ливенского уезда, где крестьян насчитывалось 12 душ мужского пола, дворовых – 8 душ мужского пола [23, л. 75].

Капитанша Пушешникова Александра Дмитриевна владела имением в с. Нетрубеж Малоархангельского уезда с числом дворовых 1 душа мужского пола.

Штабс-ротмистр Пушешников Николай Васильевич был владельцем имений:

- в с. Нетрубеж Малоархангельского уезда, где имел крестьян – 51 душа мужского пола и дворовых – 53 души мужского пола;
- в д. Хмелевой Малоархангельского уезда, где крестьян насчитывалось 29 душ мужского пола [22, л. 59 об.].

Губернские секретари Пушешников Василий Дмитриевич и Пушешников Александр Дмитриевич были владельцами имения в д. Долгий Колодезь Малоархангельского уезда с количеством дворовых 58 душ мужского пола.

Губернская секретарша Пушешникова Наталья Васильевна являлась владелицей имения в сельце Чистые Колодези Малоархангельского уезда, крестьян у нее было 17 душ мужского пола, дворовых – 7 душ мужского пола [Там же, л. 58].

Все они были соседями или родственниками в том или ином поколении. Семейные торжества и праздники отмечали вместе, широко, в боль-

¹ Поместные дворяне – «испомещенные» изначально на государевы земли военно-служилые люди становились поместными дворянами. Постоянный доход они получали непосредственно с крестьян, причем именно в тех объемах, которые они и прежде платили своим боярам или монастырям.

шом кругу близких. Отношения их скрепляли почитание общих православных традиций и родовых устоев: дети почитают родителей, младшие дети повинуются старшим братьям и сестрам.

Но часто ли бывал и подолгу ли жил в своем поместье Николай Андреевич Пушечников? Пока служил – очень редко. Поселился в Нетрубеже, только выйдя в отставку. Таковы были все Пушечниковы: сначала служба. Да и, уходя в отставку с военной службы, Пушечниковы продолжали нести гражданскую. К примеру, сосед по Долгому Колодцу, что в Нетрубеже, Николай Васильевич Пушечников, после того как завершил военную карьеру в чине штабс-ротмистра, служил исправником (начальником полиции) в Малоархангельском уезде. Еще одни соседи тоже служили на выборных должностях в управе: Василий Дмитриевич Пушечников – в должности губернского секретаря (от земледельческой общины), брат его Александр Дмитриевич Пушечников – коллежского секретаря (от сельской общины) [24, л. 468, 581 об., 736].

Пушечниковы свято хранили свою землю. Бывшие приграничные территории уже таковыми не являлись. Их стали называть «хлебные губернии». Вдоль реки, там, где когда-то давно проходила государственная граница, располагались поместья Пушечниковых – настоящая агломерация усадеб... Усадебные дома, выстроенные из дубовых бревен, были добротными, просторными, рассчитанными на большую семью. При каждой усадьбе – флигели, хозяйственные постройки, ферма, дома, где жили дворовые, и это не только горничные, а также конюхи, пасечники, доярки, птичники.

Свое детство Александр Пушечников с пятилетнего возраста помнил в Нетрубеже. О воспитании дворянских детей, особенно в провинции, можно судить преимущественно на основе мемуарных источников. Родителям, обычно занятым усадебным хозяйством, не удавалось уделять воспитанию детей много внимания. С самого раннего детства ребенка отдавали на попечение кормилиц и нянь. Основой домашнего воспитания являлось формирование у ребенка религиозно-нравственных устоев. Его знакомили с системой христианских этических норм и традиций, определяющих стиль поведения дворянина. Молитвой начинался и заканчивался день для детей в дворянских семьях. По воскресеньям и праздникам они вместе с родителями посещали церковь [25, с. 225–226].

Очень важно отметить, что жизнь ребенка в дворянской семье была совсем не праздной: строгая дисциплина, послушание во всем, следование жесткому распорядку дня. Под неусыпным бдительным контролем (обычно входившим в обязанности гувернера) дети привыкали следить за собой и своим поведением каждую секунду. Мальчиков с юных лет приучали к серьезным физическим нагрузкам, воспитывающим силу

и выносливость. Девочек тоже воспитывали строго. Они ездили верхом, обучались танцам, которые были довольно сложными. Их не баловали: легкая одежда, прогулки. Они были закаленными физически.

Воспитание было направлено на формирование личности, точно соответствующей общепринятому в дворянских кругах образу «душевно и телесно здорового» человека благородного сословия. В идеале дворянин не только «человек чести»: верный, храбрый, честный и щедрый, но и «образцовый хозяин», обладающий такими качествами, как трудолюбие, скромность, бережливость и умеренность. Он должен был иметь обостренное чувство собственного достоинства и уважать не только людей, которые были выше его по социальному положению, но и тех, кто стоял неизмеримо ниже. Наконец, дворянину следовало обладать обширными практическими знаниями, необходимыми как в светской жизни, так и в повседневном быту сельской усадьбы, которые обеспечат «благополучие не в посторонних и наружных вещах, а во внутренности нашей души» [25, с. 227].

В 1861 г. Александр Пушечников поступил в Орловскую губернскую мужскую гимназию. Эта гимназия была тогда единственным светским учебным заведением в Орле и имела целью «доставить воспитывающемуся в них юношеству общее образование и вместе с тем служить приготовительным заведением для поступления в университеты и другие высшие специальные училища».

Учиться в гимназии могли преимущественно дети обеспеченных родителей. Да и шутка ли сказать – немалые деньги за обучение вносились исправно за полгода вперед. Но родители Александра, видя тягу и интерес сына к науке, не задумываясь, обеспечили полностью его образование. В гимназии он изучал Закон Божий; русскую словесность; латинский, французский и немецкий языки; историю всеобщую и русскую; географию политическую; географию математическую и физическую; отдельные арифметику, математику и геометрию [11, л. 10].

Александр Пушечников наиболее успешен был в точных науках. Его особенно влекло к техническому прогрессу, в нем он видел благо, облегчающее людям жизнь. Уже в гимназии он мечтал о том, как будет строить железные дороги, которые объединят страну в единое целое, хотел изменить жизнь к лучшему, чтобы в России не было больше захолустных окраин... Большое влияние на такое решение оказало само время. С периодом учебы Александра в гимназии совпало строительство железных дорог в Орловской губернии, когда к г. Орлу были проложены Московско-Курская и Риго-Орловская линии. Александр с друзьями-гимназистами, впрочем, как и все население Орла, с интересом следили за происходившими в округе событиями по прокладке железной дороги, постройке вокзала, паровоз-

ного депо и пр. Они стали первыми свидетелями и самого главного торжественного события – открытия движения поездов на ст. Орел в 1868 г. Это было только начало прогресса, но оно захватило все помыслы юного гимназиста и окончательно определило его дальнейшую судьбу...

15 июня 1871 г., получив аттестат об окончании гимназии, Александр Пушечников, полный надежд на осуществление своей мечты, сразу же подал документы в Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения Императора Александра I и, выдержав вступительные экзамены, был принят на учебу.

Студенческие годы для Александра пролетели быстро. Сдав экзамены по четырем предметам, а это были строительное искусство, практическая механика, архитектура и геодезия, 20 мая 1876 г. Александр Николаевич Пушечников был удостоен звания гражданского инженера с правом на чин коллежского секретаря [26] и с правом производства строительных работ [27, л. 3 об.]. Наконец мечта сбылась, и он держал в руках диплом инженера путей сообщения!

С 1876 г. Александр Николаевич Пушечников начал свою службу в родных местах начальником дистанции частной Орловско-Грязской железной дороги (рис. 7). Управление дороги размещалось в Орле на ул. Садовой (ныне ул. М. Горького).



*Рис. 7. Александр Пушечников в молодости
(фотография из журнала «Известия инженеров путей сообщения»)*

Вот как писали его товарищи, инженеры путей сообщения, о начале его профессиональной деятельности: «...И уже через два года после выпуска он был назначен начальником службы пути этой дороги. Такой быстрый служебный успех нисколько, однако, не отразился на его взглядах на жизнь, и когда через 4 года после этого он, совместно с некоторыми другими служащими той же дороги, нашел вредящими делу действия Управляющего дорогой, то пошел на резкий конфликт с ним, в результате которого Управление дороги было расформировано и Александр Николаевич перешел на Московско-Курскую железную дорогу Начальником отдела новых работ, сформированного на этой дороге после известной Кукуевской катастрофы.

Здесь он пробыл, впрочем, недолго и в 1884 г. перешел на должность начальника службы пути только что открытой, первой в России, перед тем большой казенной железной дороги – Екатерининской. Александру Николаевичу пришлось налаживать заново казенное хозяйство, что он блестяще выполнил, в виду чего, по выкупе в казну Закавказской железной дороги, он был переведен на Кавказ на ту же должность» [28, с. 546].

В марте 1890 г. А. Н. Пушечников – в должности начальника службы ремонта пути и зданий Закавказской железной дороги – решал самые трудные инженерные задачи при организации работ в горной местности. Необходимо при этом отметить и особые климатические условия Закавказья, в частности «интенсивность дождей и быстроту таяния снегов», нередко вызывающих размывы пути и искусственных сооружений, что приводило к частому ремонту земляного полотна и замене шпал, а это влекло за собой большие расходы на ремонт пути, зданий и сооружений, как отмечается в издании 1896 г. по истории создания Закавказской железной дороги [29, с. 108].

В начале сентября 1891 г. проливные дожди обернулись размывом земляного полотна на Батумском участке дороги во многих местах, в частности ближе к Батуму, а на 93-й и 95-й верстах – разрушением двух мостов. Инженер Пушечников понимал большую значимость этой линии, ведущей к важному стратегическому и торговому пункту – Батумскому порту, «связанному с остальной сетью Закавказской железной дороги и обеспечивавшему более прочное положение Батумской области» [Там же, с. 57]. Совместно с начальником участка опытным инженером Николаем Семеновичем Зурабовым он оперативно организовал ремонтные бригады по всему фронту и сам потом выехал на проблемный участок, контролируя работы и обеспечивая действенную помощь на местах, пока не были устранены все повреждения. Приказом по Министерству путей сообщения (МПС) от 26 октября 1891 г. № 30 министром пу-

тей сообщения А. Я. Гюббенетом ему и начальнику участка объявлена благодарность: «Благодаря своевременной энергической распорядительности и деятельности начальника службы пути Закавказской железной дороги, надворного советника инженера путей сообщения Пушечникова и начальника местного участка той же службы, титулярного советника, инженера путей сообщения Зурабова, все означенные повреждения, несмотря на их серьезность, не сопровождались никакими несчастными случаями и сквозное движение поездов, по исправлении пути, восстановлено через 43 часа после прекращения ливня.

С особенным удовольствием делая известным по Ведомству Путей Сообщения о таковой усердной и полезной деятельности инженеров путей сообщения Пушечникова и Зурабова, объявляю им мою благодарность.

Министр Путей Сообщения, Статс-Секретарь Гюббенет» [27, л. 24].

Для Закавказской дороги была характерна еще одна проблема. Обилие влаги на Бакинском и Потийском участках при плохо пропускающей ее подпочве создавало обширные пространства никогда не просыхающих болот. С наступлением летней жары, особенно в июле и августе, вся растительная масса под влиянием тепла начинала разлагаться, создавая благоприятную среду для развития всякого рода микроорганизмов, в том числе вызывающих лихорадку. Из-за болотистости местности помещения на многих станциях были сырыми, что очень негативно сказывалось на здоровье работавших там людей.

Сам Александр Николаевич в 1892 г. тоже заболел лихорадкой и попросил отпуск с 25 июня по 10 августа для поправки здоровья, указав на то, что ни разу не пользовался им с начала работы в ведомстве [Там же, л. 29–29 об.]. На что 10 июня 1892 г. на имя начальника дороги был получен ответ из Санкт-Петербурга от Н. Е. Ададурова, председателя Временного управления железных дорог: «Ходатайство инженера Пушечникова об отпуске отклонено Управляющим Министерством, ввиду исключительных обстоятельств» [Там же, л. 30]. Между тем это заболевание, в то время малоизученное и трудно поддающееся лечению, косило множество людей. Главная особенность инфекции состояла в том, что после формального выздоровления организм долгое время оставался ослабленным, и человек не был способен выполнять свои служебные обязанности. Однако проблема таилась еще и в том, что лихорадка могла вернуться. По данным медслужбы, в 1893 г. на Закавказской железной дороге количество умерших по болезням вследствие лихорадки составило 363 чел. [29, с. 254–255].

Инженер А. Н. Пушечников, испытавший на себе это злоключение, разработал специальный проект здания для служащих, по которому бы-

ли построены особого типа жилые дома, «признанные полезными в целях профилактики заболеваний», и был отмечен премией [30, с. 315]. Проект этот демонстрировался в железнодорожном отделе МПС на Первой Всероссийской гигиенической выставке в 1893 г. (председатель – действительный статский советник В. М. Верховский), действовавшей с 21 мая по 10 октября в Санкт-Петербурге, и получил всеобщее одобрение [31, с. 119].

Под руководством Александра Николаевича в течение пяти лет его службы в Закавказье произведены изыскания и составлены проекты ветвей почти ко всем значительным пунктам. Инженер Пушечников на стыке XIX и XX вв. внес весомый и результативный вклад в процесс интенсификации строительства Закавказских железных дорог, обусловленный их военно-стратегическим значением.

В середине 1894 г. он был награжден орденом Благородной Бухары (или орденом Золотой звезды), который в России получил известность только с 1893 г., когда бухарский эмир совершил почти трехмесячное путешествие в Санкт-Петербург и обратно. К делу инженера путей сообщения А. Н. Пушечникова подшит приказ по МПС от 8 июля 1894 г. № 44: «Государь Император по Всеподданнейшему докладу Министра иностранных дел Всемиловнейше соизволил 17 июля сего года на принятие и ношение пожалованного Эмиром Бухарским ордена Золотой звезды II степени состоящему по Министерству путей сообщения штатным инженером VII класса начальником службы пути и ремонта сооружений Закавказской железной дороги коллежским советником, инженером путей сообщения Пушечниковым.

Министр путей сообщения, Гофмейстер Кривошеин» [27, л. 44].

29 декабря 1894 г. Александр Николаевич Пушечников был назначен на должность начальника Закавказской железной дороги [Там же, л. 9 об.]. В это же время его кандидатуру уже рассматривали в качестве руководителя постройкой еще одной линии в Закавказье – Карской железной дороги. Однако, когда на высочайшем уровне в 1895 г. обсуждался вопрос, кто же возглавит работы по возведению Забайкальской железной дороги в сложнейшей местности у Байкала, выбор пал именно на инженера Пушечникова

Великий князь Николай Михайлович, командующий 16-м грендерским Мингрельским полком, 29 апреля 1895 г. так писал императору Николаю II из Тифлиса: «...Говорят, что тоже мои мингрельцы назначены для постройки Карской железной дороги, но это еще не верно. Теперь произошел застой в работах, потому Главного Инженера Пушечникова вызвал М. Хилков в Петербург и отправляет его с другими молодыми кавказскими инженерами на Байкальское озеро, где встретились

всякие затруднения для обхода озера. Пушечников всего год как стал управляющим Закавказской дороги, но успел приобрести всеобщее уважение, как редкий знаток своего дела и образцовый работник. Его потеря будет здесь весьма чувствительна, особенно для успешного ведения Карской железной дороги...» [32].

Как отмечали потом коллеги инженера Пушечникова в некрологе о нем, во время службы Александра Николаевича на Кавказе «подверглось преобразованию не только все хозяйство Закавказских железных дорог, но был также выстроен целый ряд ветвей распоряжением службы пути этих дорог. В 1894 г. Александр Николаевич был назначен начальником Закавказских железных дорог и одновременно – начальником работ по сооружению незадолго перед тем начатой Тифлис-Карской железной дороги, но пробыл на этих должностях немного, так как уже в следующем году занял должность начальника работ по постройке Забайкальской железной дороги. С этого времени деятельность Александра Николаевича Пушечникова протекала почти исключительно в Сибири» [28, с. 546–547].

Итак, с 2 мая 1895 г. по приказу министра путей сообщения от 27 мая 1895 г. № 39 Александр Николаевич Пушечников вступал в должность начальника строительства Забайкальской железной дороги [27, л. 21 об., 67].

Сибирь стала особым этапом в его профессиональной биографии. Строительство Забайкальской железной дороги оказалось самым тяжелым и проблематичным, усугубившимся небывалым в крае наводнением 1897 г., затем последовавшими бедствиями – распространением в 1898 г. сибирской язвы среди лошадей и чумы среди рогатого скота, неурожаем хлеба в 1899-м, вылившимися в резкое, в 2 и более раза, повышение цен на продукты, фураж и рабочую силу. Большие проблемы привнесла вечная мерзлота. Все это негативно отразилось и на постройке дороги. В результате напряженного режима работы, бессонных ночей, бесконечной переписки с Госконтролем в 1898–1899 гг. здоровье Александра Николаевича окончательно расстроилось, и он вынужден был телеграфировать об этом М. И. Хилкову с просьбой назначить ему заместителя, «поскольку не считает себя вправе руководить работами в таком состоянии» [33, л. 199].

Министр доложил об этом императору. Николай II разрешил А. Н. Пушечникову уехать в отпуск для поправки здоровья в Европейскую Россию. Вместе с приказом об отпуске Александр Николаевич получил от министра путей сообщения М. И. Хилкова личное послание – «не обременять себя работой по выяснению недоразумений, обнаруженных контролем» [34, с. 58]. После этого без него был произведен осмотр

дороги «лишь с точки зрения технической удовлетворительности пути и искусственных сооружений».

Следует отдать должное высочайшей власти за понимание и доверие, выраженные инженеру Пушечникову. Конечно же, это было связано и с обеспокоенностью императора – он хотел довести до конца великое дело постройки Сибирской железной дороги, завещанное ему отцом Александром III. Подробное описание забайкальского периода деятельности А. Н. Пушечникова имеется в изданиях серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири» 2010 и 2016 гг.

Постройка Забайкальской железной дороги, несмотря на всю трудность условий, в которых она создавалась, была закончена за шесть лет, включая прокладку ветви к китайской границе. Причем вследствие возникших в 1900 г. в Китае беспорядков, повлекших за собой мобилизацию и передвижение войск в пределы Маньчжурии, необходимо было ускорить окончание укладки пути на ветви к китайской границе и открыть по ней движение поездов к 1 марта 1901 г. Пушечников и здесь не подвел свое ведомство, согласившееся на условие «освободить его от Госконтроля», тормозившего все дело. И открытие временного движения на Кайдаловской ветви состоялось 12 февраля 1901 г. в присутствии А. Н. Пушечникова, забайкальского военного губернатора Е. И. Мациевского и подполковника Новакова [35; 36, с. 2].

Но тут пришла еще одна беда: в декабре 1900 г. железная дорога оказалась в тяжелом положении. Байкальская железнодорожная паромная переправа перестала работать в связи с поломкой вала и винта паром-ледокола «Байкал», перевозившего составы с одного берега на другой. Из-за разрыва движения поездов встал серьезный вопрос, что делать: или прокладывать рельсовый путь по льду, о чем говорили еще задолго до строительства переправы, или организовывать гужевую переправу грузов и пассажиров через Байкал. Тогда, в начале 1901 г., выбор был сделан в пользу гужевой переправы.

В условиях сложившейся тогда напряженной обстановки – мобилизации и срочных массовых воинских перевозок во время военной кампании в Китае 1900–1901 гг. – действовать надо было спешно, и надежда в это очень непростое время была только на Пушечникова. 4 января 1901 г. министр путей сообщения князь Хилков отправил телеграмму «срочным порядком в Иркутск к Пушечникову»: «В виду приостановления паромной переправы прошу Вас безотлагательно... принять самые энергичные меры к установлению гужевого тракта через Байкал», далее шли конкретные указания относительно организации мер по устройству ледовой переправы.

Отдельной депешей М. И. Хилков дал А. Н. Пушечникову полномочия действовать от его имени. Приняв командование, Александр Николаевич направил копии телеграмм начальнику Забайкальской железной дороги В. В. Оглоблину и заведующему Байкальской железнодорожной паромной переправой В. А. Заблоцкому. Подобные телеграммы были направлены всем причастным к этому делу руководителям:

- начальнику Забайкальской дороги инженеру Оглоблину: «Прошу 5 января в 9 часов утра на ст. Байкал подготовить для меня паровоз и вагон. В 12.00 прошу прибыть в Управление постройки железной дороги на заседание для обсуждения вопросов о создании гужевой переправы через оз. Байкал»;

- инженеру Мрозовскому – с указанием проложить ледовую дорогу по прямой линии от Мысовой до Баранчика с установкой телеграфных и верстовых столбов и теплого помещения с буфетом для пассажиров на середине Байкала;

- инженеру Дормидонтову – о постройке конюшен для лошадей и установке юрт для конюхов и рабочих;

- инженеру Смирнову – о постройке всех необходимых сооружений на ст. Мысовая;

- инженеру Михайловскому (ст. Борзя) – о мобилизации лошадей и возчиков: «Прошу Вас неотлагательно телеграфировать, когда и сколько можете дать казенных лошадей и конюхов, освободив их от работы без ущерба Ваших дел»;

- инженеру Ланге: «Требуется немедленно выслать в Мысовую 20 юрт из Мира и Аги и 40 юрт из Комарной и Турги, прошу вместе с ними прислать трех бурят, опытных в их установке»;

- г. Костареву: «Прошу озаботиться немедленной отправкой юрт войлока, печей Китайский разъезд» [17, с. 28; 37, с. 152–154].

В Иркутске сразу же было заказано 150 тулупов и столько же пар валенок, так как часть пассажиров не имела достаточно теплой одежды для проезда в санях или на телегах через Байкал. С Кайдаловской ветви взяли 60 юрт для помещения возчиков и рабочих из расчета на 600 чел. С этой же ветви выслали на Байкал 250 лошадей. Правда, открытие переправы затягивалось: 4 января на льду озера еще встречались полыньи, несколько лошадей днем провалилось. Но в ночь с 4 на 5 января мороз доходил уже до 40 °С. А. Н. Пушечников заверил министра, что через три дня перевозка грузов и пассажиров будет обеспечена по стабильному расписанию [37, с. 154–155].

И инженером слово было сдержано. Ледовую гужевую переправу с телеграфом через Байкал, буфетом с горячим чаем на середине пути, с полной необходимой инфраструктурой на обоих берегах озера он сдал в

эксплуатацию в кратчайший срок и в наилучшем виде. Проезжавший с осмотром линии в феврале 1901 г. начальник Управления железных дорог К. Э. Кетриц был удовлетворен отлично организованной Пушечниковым переправой.

Александр Николаевичу приходилось решать многие нестандартные задачи, но впервые примененный опыт зимней переправы через Байкал был использован и в последующие годы, пока вокруг южной оконечности озера не была построена Кругобайкальская железная дорога. А во время Русско-японской войны зимой 1904 г. сам министр путей сообщения М. И. Хилков открывал Байкальскую железнодорожную переправу, тогда уже с проложенными параллельно гужевой трассе рельсами по льду озера.

Сибирский писатель Валентин Распутин, изучив архивные документы и описания очевидцев, связанных с событиями Русско-японской войны, в своей книге «Сибирь, Сибирь...» воссоздал подлинную картину переправы, назвав ее «героической»: «С началом войны М. И. Хилков, министр путей сообщения, полностью перебрался на Байкал и перевез в Лиственичное свою семью. Здесь было самое узкое и тревожное место Транссиба, обозначенное на картах и в памяти пунктиром, готовым в любой час прерваться. А на восток сплошным потоком двинулась армия, там срочно требовался подвижной состав, и тогда впервые решено было проложить рельсы по льду. Байкал ничего подобного не испытывал, местный народ ничего похожего не видел. Рядом с гужевой дорогой, где лошади, запряженные в кошевки и розвальни, тянулись непрерывной вереницей, пролегла дорога железная, где те же лошади по рельсам катили вагоны. В каждой повозке по три человека, в тулупах и валенках, заготовленных специально для этой okazji, под каждый вагон – пара лошадей...» [Цит. по: 17, с. 28–29]. Было задействовано около 3 тыс. лошадей, на 42 верстах пути проложена была и пешая дорога, где через каждые 6 верст стояли теплые бараки для обогрева солдат.

Конечно же, главная роль в организации гужевой железнодорожной переправы, а также в личном руководстве делами во время переправки воинских составов через оз. Байкал принадлежала самому министру князю Хилкову. Его активная деятельность и энергия, забота и внимание к людям сглаживали трудности, которые приходилось преодолевать простому люду и солдатам при нелегком переходе через озеро. По поручению императора постоянно находясь на переправе, на пронизывающих байкальских ветрах, больной от простуды, М. И. Хилков стойчески держался, не покидая свой пост.

Князь всецело доверял А. Н. Пушечникову как самому себе. Он был наслышан о смелом инженере, еще будучи начальником Орловско-

Грязской железной дороги, после чего не без интереса наблюдал за его дальнейшей профессиональной деятельностью и не ошибся, назначив начальником строительства непростого участка Транссиба. Вот и сейчас, на Байкале, Хилкова не переставал занимать проблемный вопрос малой пропускной способности поездов в Сибири, и опять он решил положить-ся на проверенного делом и временем инженера...

19 июня 1905 г. А. Н. Пушечников получил от М. И. Хилкова следующую депешу: «Предлагаю Вам безотлагательно отправиться на Сибирскую и Забайкальскую железные дороги, где с одинаковыми правами главного инспектора принять на себя наблюдение за производимыми новыми сооружениями, разъяснения тех вопросов эксплуатации, о которых Вы найдете нужным сообщить мне. Об этом мной сообщено начальникам Сибирской и Забайкальской железных дорог. Хилков» [17, с. 32].

Необходимо было увеличить пропускную способность Сибирской и Забайкальской железных дорог от Челябинска до Маньчжурии до 22 пар поездов в сутки с одинаковой скоростью к ноябрю 1905 г. – такова была цель, поставленная высочайшей властью перед министром путей сообщения. А. Н. Пушечников с готовностью взялся за выполнение поручения министра. И работы под контролем надежного уполномоченного лица Хилкова закончили: реальная пропускная способность однопутной магистрали к концу Русско-японской войны выросла до 18–22 пар поездов в сутки.

Коллеги-инженеры дали самую высокую оценку работе А. Н. Пушечникова по постройке Забайкальской железной дороги: «Сооружение этой линии резко отличалось от постройки соседних участков строившейся одновременно средней части Сибирской железной дороги. Продольный профиль Забайкальской железной дороги был спроектирован по гораздо более строгим техническим условиям, и крутые подъемы были допущены лишь в двух особенно тяжелых местах. Благодаря своей широте взгляда Александр Николаевич рассматривал дело не только с точки зрения узко строительных интересов, но предвидел все неудобства для эксплуатации, происходящие от неумеренного допущения крутых подъемов, разбросанных на протяжении дороги длиной в тысячу с лишним верст. Дальнейшие события блистательно оправдали правильность его взглядов. В то время, как бывшая Средне-Сибирская железная дорога была почти целиком перестроена после войны с Японией, Забайкальская до сих пор находится, в основных своих элементах, в том виде, как она вышла из рук строителей» [28, с. 547].

За успешное окончание строительства Забайкальской дороги Александр Николаевич Пушечников получил благодарность от министра пу-

тей сообщения князя М. И. Хилкова и был произведен в действительные статские советники.

Пушечникова ценили как высококлассного инженера и руководителя, но мало кто знает о его просветительских деяниях. Между тем он уделял много внимания строительству на станциях православных храмов, школ, устройству библиотек, садов и оранжерей. Он единственный из начальников стал создателем первых десяти бесплатных народных читален по всей линии дороги. Это был беспрецедентный поступок приобщения рабочих к книгам, русскому литературному слову, познанию окружающего мира, а главное – действенный способ отвлечения их от вредных привычек, недостойных человеческого образа жизни. Пушечников не мог равнодушно наблюдать за деградацией рабочего люда, спускавшего все заработанные деньги на алкоголь. Он считал, что необходимо образовывать народ и обучать его грамоте, развивать культуру, строить школы, создавать библиотеки – дальше некуда было терпеть невежество русских людей. Во всех его трудах о недостатках в железнодорожном строительстве прослеживается в первую очередь рвение за народ России, который «коснеет в глубоком невежестве и находится в крайней бедности».

За огромный вклад в духовное развитие Забайкальского края начальник по постройке Забайкальской железной дороги А. Н. Пушечников и его старший помощник Г. В. Адрианов получили особый знак – «За содействие духовному просвещению Сибири» [38, с. 11–16].

В то же время Сибирь стала самым сложным и трудным жизненным этапом в биографии А. Н. Пушечникова, существенно подорвавшим его здоровье. Тем не менее в 1902 г. Александр Пушечников уже проверяет результаты изысканий на черноморской береговой дороге, откуда в 1904-м его направляют теперь уже на Дальний Восток, где опять потребовалась его помощь в скорейшем исполнении высочайшей воли Николая II. Было необходимо построить ветку от угольных шахт Сучана до Находки для доставки угля тихоокеанской эскадре и до Уссурийской железной дороги, нуждавшейся в важнейшем энергетическом топливе для паровозов.

С началом военных действий с Японией в 1904 г. в Петербурге был спешно выдвинут вопрос о строительстве Сучанской дороги. 1 апреля 1904 г. было созвано особое совещание представителей заинтересованных ведомств – министерств путей сообщения, финансов, земледелия и государственных имуществ, военного, а также Госконтроля. Было рассмотрено два проекта: первый представлен инженером путей сообщения А. Н. Пушечниковым, второй – Горным ведомством.

По обоим проектам западную часть дороги в 72 версты предлагалось построить с нормальной колеей. Что касалось горного участка длиной в 40 верст, то тут проекты существенно различались. Горное ведомство предлагало провести подвесную дорогу, инженер Пушечников – узкоколейную, с облегченными техническими условиями, а на особо трудных перевалах – устроить канатную передачу вагонов при помощи паровой силы.

Хотя проект Горного ведомства и оказался дешевле на 1300 р., совещание забраковало его, так как МПС не могло признать подвесную дорогу длиной в 40 верст в качестве самостоятельного пути сообщения. Кроме того, осмотр существующих подвесных дорог показал, что 95 % из них по разным причинам работает крайне неисправно, поэтому совещание остановилось на проекте Пушечникова [39, с. 79]. По последовавшему высочайшему утверждению постройки А. Н. Пушечников, назначенный начальником работ, с партией инженеров немедленно выехал на место.

Во Владивостоке по ул. Алеутской создается Управление постройки Сучанской ветви. Инженер Пушечников быстро знакомится со всем ходом дел и принимает решение главной проблемы строительства – прохождения 38-километрового сложного горного участка Сучан – Кангауз.

На основе собранных данных и собственных расчетов он составляет технический проект: по ровной местности от 30-й версты Уссурийской железной дороги до Кангауза проложить ширококолейную дорогу, а от Кангауза до Сучанского рудника через горные перевалы – узкоколейную, с использованием канатной тяги вагонов при помощи пяти подъемников и трех бремсбергов (устройство для спуска груза в вагонетках по наклонным рельсовым путям посредством канатной передачи). Такое решение, как отмечалось в обзоре военного губернатора Приморской области В. Е. Флуга, тогда впервые было применено в России [40, с. 259].

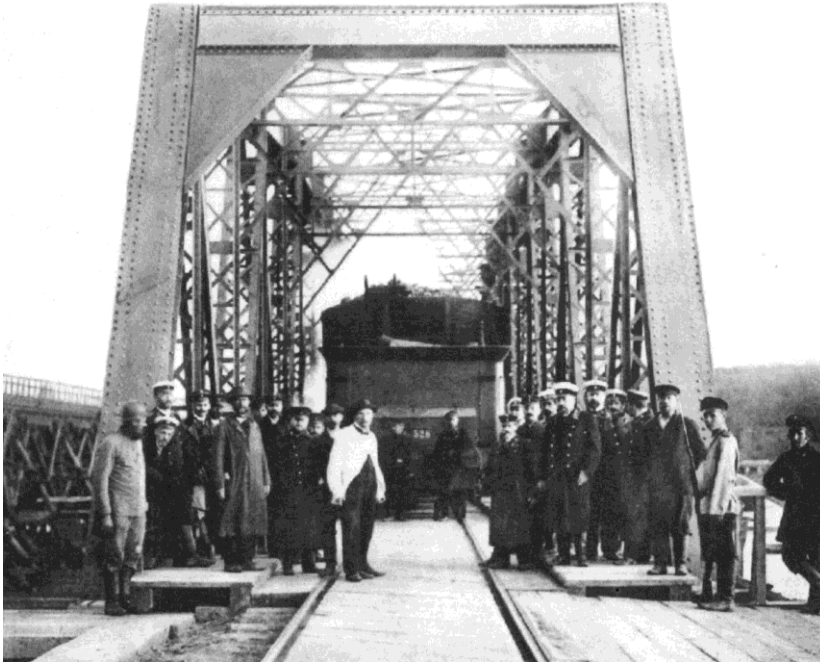
Проведя изыскания, в августе 1904 г. приступили к строительству Сучанской железнодорожной ветки в двух направлениях в целях ускорения ввиду условий военного времени, но, к сожалению, задачу выполнить не удалось. Были начаты работы в скальных грунтах, сделаны большие лесные заготовки, начата постройка деревянных мостов и гражданских сооружений, когда после падения Порт-Артура в январе 1905 г. по постановлению собравшегося во Владивостоке военного совета ввиду стратегических соображений возведение дороги было приостановлено [39, с. 80].

Как писал сам Пушечников, «по военным обстоятельствам постройка ветки была прекращена 26 января 1905 г. и возобновлена лишь весной 1906 года с рассрочкой на два года: 1906 и 1907. В виду того, что вся постройка эта небольшая, я не признал для себя подходящим жертвовать еще двумя годами своего труда такому небольшому делу и посоветовал Министерству путей сообщения в виду экономии уволить меня и поручить ее инженеру А. А. Студницкому-Биберту, занимавшему одновременно должности начальника участка и моего помощника. Министерство моим советом воспользовалось» [34].

10 февраля 1905 г. А. Н. Пушечников уезжает в Петербург и передает исполнение обязанностей начальника ветви своему верному заместителю – инженеру Александру Александровичу Студницкому-Биберту, с которым они вместе заканчивали строительство Забайкальской железной дороги, ее Кайдаловскую ветвь в 320 верст к китайской границе. Он был отличным начальником участка, и Пушечников не ошибся в инженере, пригласив его на постройку Сучанской ветви, которую тот успешно довел до конца.

Здесь следует отметить одно из лучших качеств, которыми отличался Александр Николаевич, – это искусство и умение подбирать кадры и управлять людьми, что является самым важным для любого руководителя и настоящего профессионала. Он был здравомыслящим командиром своей «дружины» и отличным организатором работ. Вступая в должность начальника, Пушечников подбирал себе грамотных помощников из тех, с кем служил или прежде учился или кого хорошо знал. Он ценил ум, работоспособность, товарищество и верность долгу. Принимая на работу инженеров, Пушечников лично беседовал с каждым, знакомясь и выявляя характер, способности, предпочтения, после чего назначал на должности: начальника отдела, участка, дистанции. Уже под конец работ знал цену каждому и никогда не забывал поощрять отличившихся. Потом в своих трудах не забывал отмечать и освещать особые заслуги своих подчиненных, к примеру начальников участков инженеров И. В. Лесневского, В. Л. Якубовского, вышеупомянутого А. А. Студницкого-Биберта и др.

В 1905–1907 гг. Александр Николаевич Пушечников взялся за возведение второго Иркутского моста (первый, деревянный, был построен тоже им в 1898 г.), где сэкономил более миллиона рублей (история его подробно описана в двух упомянутых выше выпусках серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири» 2010 и 2016 гг.) [17, с. 35–45]. Но за свои труды незаслуженно (как позже разобрались) он попал под судебное разбирательство и около семи лет не получал жалованья [41, с. 10] (рис. 8).



*Рис. 8. Испытание Иркутского моста. 17 августа 1906 г.
А. Н. Пушечников в форме справа*

В общей сложности Александр Николаевич Пушечников провел в Сибири больше десяти лет. Вот как он сам об этом писал: «В течение более тридцати лет я непрерывно занимался изысканиями, постройкой и эксплуатацией железных дорог, более десяти лет – в Сибири. Эта продолжительная практика убедила меня, что изыскания для железных дорог, постройка их и эксплуатация в России ведутся во многих отношениях крайне неудовлетворительно, и я по мере того, как приходил к таким убеждениям, пользовался представлявшимися мне случаями для борьбы с недочетами в этом деле...»

И когда в июне 1906 г. в МПС Пушечникову предложили возглавить изыскания для Амурской железной дороги, он поставил условие, чтобы ему разрешили это осуществить самостоятельно, «с принятием тех мер, которые обеспечат их правильность и успешность выполнения» и отказаться от организации изысканий, примененной при составлении проектов для Сибирской железной дороги, поскольку уже выяснилось, что проекты те были составлены крайне неудовлетворительно, в результате чего государство потерпело убытки на сотни миллионов рублей. Но поставленное им условие не было принято министерством, и в итоге тот порядок изысканий, который применялся раньше, дал весьма плачевные результаты [42, с. 1–2].

А. Н. Пушечников понимал, что Амурская дорога, конечно же, нужна, но строить дороги в Сибири, по его мнению, надо последовательно, сравнительно небольшими участками, принимая меры, чтобы вслед за строительством рельсового пути край заселялся и в нем возникала промышленность, продукты которой служили бы для удовлетворения первейших потребностей человеческого существования, и притом в количестве по возможности избыточном, сверх необходимого для удовлетворения местных нужд.

«Нам будет очень трудно защищаться, так как на месте мы не располагаем почти ничем из всего, что нужно для армии, а единственное, сколько-нибудь надежным сообщением между Европейской Россией и нашими дальневосточными владениями будет служить река Амур и Уссурийская железная дорога (Восточно-Китайская дорога проходит по чужой территории; но Китай, если даже не сделается воюющей с нами стороной, легко может стать страной, населенной враждебным нам народом). Провозная же способность Уссурийской дороги и реки Амура невелика... Амурская железная дорога, по мнению моему и многих других, может оправдать возлагаемые на нее Правительством надежды, только если она будет построена по правильно разработанному проекту, и если край почти одновременно с постройкой железной дороги будет заселен миллионами поселенцев из Европейской России, преданных нашему Отечеству... Пока страна не заселена и некультурна, отсутствие в ней хороших путей сообщения служит едва ли не лучшей гарантией против ее прочного захвата врагами; точно также наличность усовершенствованных путей сообщения в культурной стране, населенной любящим Отечество народом, служит надежнейшей гарантией против захвата ее врагами.

Поэтому на поставленный вопрос я отвечаю так: Амурскую дорогу и многие другие дороги в Сибири весьма полезно и желательно строить, при условии одновременного заселения края выходцами из России, но безусловно необходимо, чтобы жертвы на это не лишали населения коренной России средств, нужных для борьбы с угнетающими его невежеством и крайней бедностью.

Конечно, ответ этот не дает практических указаний для выхода из тяжелейшего положения, в котором находится Россия; путь к выходу, по моему мнению, может быть найден только упорным, дружным, бескорыстным трудом беззаветно преданных интересам русского народа наших соотечественников. Счастье наше, если их окажется не меньше, чем нужно для этого». Такими словами 1 августа 1908 г. инженер Пушечников закончил очередные свои записки, находясь в г. Орле [42, с. 44–46].

Здесь, в доме Голубевых, расположенном в узком Введенском переулке, спускавшемся прямо к р. Орлику, он жил у своей сестры Марии, где в основном и были написаны его последние работы. Мария Николаевна Голубева (в девичестве Пушечникова) была очень заботливой и милосердной ко всем, а особенно к брату Александру, который тоже испытывал теплые чувства к младшей сестре, настоявшей, чтобы брат остался у нее. В январе 1908 г. умер ее муж, и они с дочерью остались одни в большом доме. Александр Николаевич не мог отказать сестре и провел рядом с Машей весь свой недолгий век. Надо сказать, что семья Пушечниковых была дружной, о чем свидетельствуют семейные фотографии, предоставленные автору статьи прямым потомком старшей из сестер, Ольги Николаевны, – Константином Юрьевичем Гончаровым (г. Орел) (рис. 9).



Рис. 9. А. Н. Пушечников (стоит в центре на террасе) в кругу семьи в имении старшего брата Андрея. Село Шалимово Орловской губернии. 1908 г.

В роду Пушечниковых Александр Николаевич слыл выдающимся инженером, о нем чуть ли не легенды слагали. Например, в письме дяди К. Ю. Гончарова тот сообщал, что видел в детстве Александра Николаевича Пушечникова – он был у них в доме вместе со своим младшим братом Михаилом Николаевичем. А по рассказам отца, «Александр Николаевич был очень образованным человеком. От Москвы до самого Бай-

кала строилась железная дорога, и на побережье у озера ему установили памятник-бюст...». На самом деле А. Н. Пушечников строил дорогу от Иркутска до Байкала и далее от Мысовой до Сретенска, руководил также строительством паромной переправы через Байкал, пока прокладывалась Кругобайкальская железная дорога, однако памятника ему до сих пор никто не установил. Что касается книги «невыдуманных историй из жизни предков» А. Н. Моргуновой-Скрипий, она тоже, к сожалению, грешит «личными сочинениями» (в прямом смысле этого выражения) автора по части служебной деятельности А. Н. Пушечникова, хотя фактических данных об этом сейчас предостаточно, и Алиса Николаевна пользовалась ими из открытых источников...

Александр Николаевич Пушечников действительно преумножил славу своего древнего служилого дворянского рода. Хотя он и не стал военным, но проявил себя на гражданском поприще, причем в деле государственной важности. Он участвовал в грандиозном проекте – прокладке железной дороги через всю Сибирь, выполняя высочайший указ российского императора Александра III от 25 февраля (9 марта) 1891 г. Это был первый в мировой практике проект строительства самой протяженной (в 9288,2 км) железной дороги, соединившей европейскую часть России с Дальним Востоком. Пушечникову достался наиболее трудный участок строительства – Забайкальская железная дорога.

Свою трудовую деятельность А. Н. Пушечников закончил в 1911 г. За «отлично-усердную и ревностную службу», как формулировали тогда, он удостоен всех орденов согласно предписанной последовательности правил наградной системы Российской империи, утвержденных в 1892 г. О беззаветном служении Родине и во благо людей говорят награды от высочайших особ, в том числе иностранных: серебряный портсигар – подарок императрицы, которую он сопровождал по Закавказской железной дороге; в тот же период службы им получен орден Золотой звезды от бухарского эмира, не говоря уже о многочисленных благодарностях.

Отойдя от практических дел, Александр Николаевич продолжал работать, но уже пером: до нас дошло около 30 его публикаций. В своих статьях и записках он рассматривал острые железнодорожные проблемы и высказывал предложения по улучшению методов строительства и эксплуатации путей сообщения в стране, издавал брошюры на собственные средства и, по его собственным словам, «рассчитывая, что статьи эти могут способствовать установлению более правильных взглядов на вопросы железнодорожного строительства в Сибири, я принял некоторые меры к распространению их: разослал Правительственным учреждениям (в Министерство путей сообщения и в Государственный контроль), мно-

гим членам Государственной думы, частным лицам, интересовавшимся железнодорожным делом; сделал несколько докладов в совещаниях некоторых думских партий в конце января 1908 года, а также в комиссии Совета съездов представителей промышленности и торговли» [42, с. 3].

Пушечникову хотелось успеть передать свой опыт коллегам и будущим последователям. Он глубоко надеялся и верил, что его предложения, выработанные в ходе многолетней практической деятельности, «может быть окажут некоторую пользу нашей Родине» и что «более опытные и преданные интересам Родины» люди смогут дать правильные разъяснения тем деятелям, которые «могут влиять на дальнейший ход нашего железнодорожного хозяйства» [Там же, с. 14].

Это был инженер до мозга костей, человек дела, страстно влюбленный в свою профессию, и именно эта страсть поглощала все другие интересы и радости жизни. Он так и не нашел времени создать собственную семью, а время было неумолимо. Он был уже далеко не молодым и больным человеком. Та лихорадка, которую он подхватил на Кавказе, все-таки оставила свои следы, отсюда – и бессонница, и упадок сил, и нервное перенапряжение, преследовавшие Александра Николаевича еще с Забайкалья...

Лечение за границей, прописанное лечащим врачом, помогало ненадолго. Минеральные воды хотя и считались панацеей от всех бед, но Александру Николаевичу не помогали. Последствия лихорадки сказались тяжелым неизлечимым заболеванием, от которого тогда страдали в том числе многие высокопоставленные особы, включая представителей царской фамилии, которых А. Н. Пушечников встречал на водах на юге России и в Сан-Ремо в Италии...

Александр Николаевич Пушечников скончался 26 сентября 1916 г. в Орле, где и похоронен на Крестильном кладбище рядом со своим родственником Голубевым Гавриилом Матвеевичем (1854–1908), в доме которого жил последние годы.

«Известия инженеров путей сообщения» в 1916 г. опубликовали некролог по поводу кончины своего товарища Пушечникова Александра Николаевича, добропорядочного, кристальной честности человека, преданного своему делу и Родине: «26-го сентября скончался в Орле инженер путей сообщения Александр Николаевич Пушечников. Умер он в 66 лет, но деятельность его закончилась уже почти 10 лет тому назад. Неизлечимая болезнь, сведшая его в могилу, не давала ему возможности заниматься любимым строительным делом, и последние годы своей жизни он медленно угасал, не будучи в состоянии принимать участие в переживаемых нами событиях. Вся его предыдущая жизнь представляла резкий контраст с этим печальным концом.

На Забайкальской железной дороге особенно ярко выделились основные черты характера покойного – его неутомимость, энергия, высокая преданность долгу и то, что отличало его среди массы русских людей, – отсутствие боязни ответственности. Соображения личные, можно сказать, не существовали для Александра Николаевича в тех случаях, когда он находил нужным, в интересах дела, провести какое-нибудь мероприятие. Никакие соображения о неудовольствии, которое он может вызвать в высших сферах, не останавливали его в тех случаях, когда он считал дело правым. Он смело шел на конфликты и всегда оставался победителем в них, так как всем имевшим с ним дело было ясно, что в дилемме *se soumettre ou se demettre* он всегда изберет второе решение.

Это же качество инженера Пушечникова делало службу с ним, несмотря на его исключительную требовательность и суровость, чрезвычайно определенной и приятной. Все, кто служил с ним, знали, что имеют дело только с Пушечниковым и что, если он признает действия своих подчиненных правильными, то не приходится опасаться никаких недоразумений ни со стороны высшего начальства, ни со стороны контроля. Последнего, не в пример большинству начальствующих лиц нашего ведомства, вовсе не боялся, рассматривая и решая всякий вопрос по существу, соблюдая интересы казны, как он сам понимал их, совершенно не интересуясь тем, совпадают ли его взгляды по тому или иному вопросу с точкой зрения контроля.

Все служившие с Александром Николаевичем, несомненно, хорошо помнят ту колоссальную работу, которую он лично бывал в состоянии исполнить без каких-либо видимых признаков усталости. Эта умеренность в работе подорвала даже и его железное здоровье, и уже в 1907 году, на 57-ом году жизни, ему пришлось покинуть активную деятельность, к которой ему так и не суждено было вернуться.

Почти через 10 лет после этого он умер. Пожелаем же, чтобы светлый образ его памяти надолго еще служил примером для настоящих и будущих строителей» [28, с. 547].

Военный писатель-государственник Кавад Раш, которому было свойственно провиденциальное чувство истории, писал: «Пушечникову повезло уйти из жизни в 1916 году, до катастрофы 1917 года. Начал он службу инженером – коллежским секретарем (МПС перешло в гражданское ведомство), а завершил службу в чине действительного статского советника (генерал-майора). Сын капитана прожил жизнь, достойную дворянина Пречистой Путеводительницы русских дорог» [2, с. 213].

И он оказался прав. Прошло совсем немного времени после смерти выдающегося инженера, как в стране произошли необратимые события: Октябрьский переворот 1917 г., смена политического строя и массовые

репрессии. Дворянское сословие было фактически объявлено вне закона. Декрет о земле, принятый 25 октября 1917 г., лишил дворян-помещиков основного источника существования, так как земли и дома их изымались государством. Из документа следовало, что имения переходят в руки крестьянских депутатов. Так оказалась на улице и семья младшего брата Александра Николаевича Пушечникова – Михаила, остававшегося за хозяина в отчем нетрубешском имении (рис. 10).



Рис. 10. Племянник А. Н. Пушечникова у родительского дома в Нетрубёже

Правда, вскоре ему разрешили поселиться на первом этаже своего дома, так как муж его дочери Натальи служил в Красной армии. Но 20 марта 1925 г. СНК ЦИК СССР было принято постановление за подписями М. Калинина, А. Рыкова и А. Енукидзе «О лишении бывших помещиков права на землепользование и проживание в принадлежавших им до Октябрьской революции хозяйствах», а согласно протоколу Орловского ГИКа от 21 ноября 1925 г. № 54, в списке помещиков на немедленное выселение и высылку за пределы Малоархангельского уезда значился и Пушечников с семьей.

Женщин отправили на поселение в отдаленный район, а судьба Михаила Николаевича до сих пор неизвестна. В их доме долгое время размещалась школа, ныне на месте родового гнезда Пушечниковых лишь останки поросшего бурьяном фундамента да обломки кирпичей, а

поодаль, возле некогда бывшего там храма, остатки погоста с каменными надгробиями, высеченными из цельного массива камня...

Многие представители дворянства покинули страну, но никто из Пушечниковых не уехал за границу. Однако от большой и славной династии Пушечниковых остались лишь немногие потомки, в основном из ветвей рода по женской линии, которые пытаются сохранить память о своих знаменитых предках, более трех столетий служивших на благо России. За могилой Александра Николаевича Пушечникова ухаживает Константин Юрьевич Гончаров, прапрабабушка которого Ольга Николаевна Пушечникова-Орлова была родной сестрой инженера. Благодаря К. Ю. Гончарову, плодотворно поработавшему в Государственном архиве Орловской области, мы смогли устранить многие белые пятна в биографии А. Н. Пушечникова.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Романов Н. С. Летопись Иркутска за 1881–1901 гг. / Н. С. Романов ; подгот. Н. В. Куликаускене. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1993. 544 с.
2. Раш К. Б. Дворяне Пречистой Одигитрии русских дорог / К. Б. Раш // Державный путь : сб. очерков, стихов, интервью участников юбилейн. поездки «100 лет Транссибу», Москва – Владивосток – Москва, 9–25 июля 2001 г. / [сост. Татьяна Пашкова и Геннадий Иванов]. М. : Вече, 2002. 318 с.
3. Тысячная книга 1550 г. и Дворовая тетрадь 50-х годов XVI в. / подгот. к печати А. А. Зимин ; Акад. наук СССР, Ин-т истории. М. ; Л., 1950. 456 с.
4. Абросимов Н. А. 1-я Московская Головы Григория Желобова-Пушешникова стрелецкая статья (1550. Русское царство). Ф. 7058 / Н. А. Абросимов. URL: www.edinainedelima.ru.
5. Русский биографический словарь : в 25 т. / изд. под наблюдением председателя Императ. Рус. ист. о-ва А. А. Половцова. СПб. ; М. : Тип. Глав. упр. уделов, 1896–1913.
6. РГИА (Российский государственный исторический архив). Ф. 1343. Оп. 27. Д. 7619 (Департамент Герольдии Сената. Дело о дворянстве (Гербовое) Пушешниковых, по Курской и Орловской губерниям. 1862 г.). URL: <https://fgurgia.ru/object/6760137>.
7. ГАОО (Государственный архив Орловской области). Ф. 68. Оп. 1. Д. 55.
8. Моргунова-Скрипий А. Н. На круги своя: (невыведенные истории из жизни предков) / А. Н. Моргунова-Скрипий. Уфа : Книга-принт, 2023. 184 с.
9. История Малоархангельского района (езда) до 1917 года. URL: <https://maloarhangelsk.ru/istoriya-rayona-do-1917-goda>.
10. Падин В. А. Трубецкие «рубежи» и Трубецкие. Брянский край / В. А. Падин, В. П. Левенок. URL: <https://www.puteshestvie32.ru/content/rubezhi>.
11. РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 2417.
12. Гарипов Н. Хозяйственная функция усадьбы как основа функционирования всего комплекса / Н. Гарипов, В. Сеницын // Вестник Международного института антиквариата «Мир искусств». 2014. № 1 (05). С. 100–107.
13. Орловский край во второй половине XIX века // Орловский вестник. 1898. 5 нояб.

14. Ставраков Дмитрий Христофорович // Генералитет российской императорской армии и флота. URL: https://web.archive.org/web/20161213111142/http://rusgeneral.ru/general_s4.html.
15. Защитники рубежей империи. Из истории Отдельного корпуса пограничной стражи // Военное обозрение. URL: <https://topwar.ru/75973-zaschitniki-rubezhey-imperii-iz-istorii-otdelnogo-korpusa-pogranichnoy-strazhi.html?ysclid=me5cjzmc5787425848>.
16. Самые знаменитые железнодорожники России / авт.-сост. Т. Л. Пашкова, В. А. Михайлов. М. : Вече, 2004. 480 с.
17. *Хобта А. В.* Александр Николаевич Пушечников (1850–1916) / А. В. Хобта, Т. Н. Гордиенко. 2-е изд., доп. и перераб. Иркутск : Вост.-Сиб. центр НТИ и б-к – структур. подразделение ВСЖД – фил. ОАО «РЖД», 2016. 84 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 1).
18. *Топоров А.* Русская Вильна. Как мы забывали города свои / Алексей Топоров // Царьград. URL: https://tsargrad.tv/articles/russkaja-vilna-kak-my-zabyvali-goroda-svoi_79362?ysclid=me5e3n0zyv269246204.
19. ГАОО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 65.
20. *Мусин Ф. С.* Защита интересов Российской империи на границе в случае обострения военно-политической обстановки во второй половине XIX века / Ф. С. Мусин // Вестник Тувинского государственного университета. 2012. № 1. С. 88–90.
21. *Чернов М. Н.* Колпина: рассказ о ее прошлом, осколки которого еще можно собирать / М. Н. Чернов. Орел : Изд-во ОРАГС, 2003. 223 с.
22. ГАОО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 420.
23. ГАОО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 344.
24. ГАОО. Ф. 101, т. 2. Оп. 1. Д. 2107 (Исповедные ведомости Дмитриевской церкви с. Нетрубеж Малоархангельского уезда Орловской губ. за 1850–1867 гг.).
25. *Барашев М. А.* Домашнее воспитание в русской дворянской семье второй половины XVIII – начала XIX в. / М. А. Барашев // Вопросы образования. 2010. № 1. С. 225–236.
26. Александр Пушечников // Список окончивших курс в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I за сто лет, 1810–1910. СПб., 1910. 225 с.
27. РГИА. Ф. 265. Оп. 1. Д. 370.
28. Александр Николаевич Пушечников [Некролог] // Известия инженеров путей сообщения. 1916. № 26.
29. История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за двадцать пять лет ее существования, 1871–1896 гг. / сост. А. М. Аргутинский-Долгоруков. Тифлис : Закавк. ж. д., 1896. 682 с.
30. *Хобта А. В.* Строительство Транссиба: очерки истории (конец XIX – начало XX вв.) / А. В. Хобта. Иркутск : ООО НПФ «Земля Иркутская» : Оттиск, 2009. 384 с. (История Восточной Сибири. Источники и исследования. Вып. 2).
31. *Пономарева В. В.* Первая Всероссийская гигиеническая выставка охранения народного здоровья, 1893 г. / В. В. Пономарева // Вестник Московского университета. Сер. 23, Антропология. 2023. № 2. С. 113–122.
32. Письмо великого князя Николая Михайловича императору Николаю II, 29 апреля 1895 г. Тифлис // Российский архив: история Отечества в свидетельствах и документах XVIII–XX вв. : альманах. М. : Студия «Тритэ» : Рос. архив, 1999. Т. 9. С. 334–336.
33. РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 428.
34. *Пушечников А. Н.* О недочетах в деле постройки железных дорог непосредственным распоряжением правительства / А. Н. Пушечников. СПб., 1907. 125 с.

35. Восточное обозрение. 1901. 14 февр.
36. Отчет по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской ж. д. до ст. Маньчжурия Китайской Восточной ж. д., 1898–1901 гг. СПб., 1904. 143 с.
37. Байкальская паромная железнодорожная переправа: к 100-летию строительства и эксплуатации / [редкол.: В. Г. Третьяков и др.]. Иркутск : Изд-во Иркут. гос. ун-та, 2000. 344 с.
38. Сибирские церкви и школы: [статистические сведения]: к десятилетию фонда имени Императора Александра III (1894–1904). СПб. : Гос. тип., 1904. 119 с.
39. Эмер А. А. Сучанская каменноугольная железная дорога / инж. А. Эмер. СПб. : Собр. инженеров путей сообщения, 1910. 42 с.
40. Маклюков А. В. Сучанская узкоколейная железная дорога (1904–1935) / А. В. Маклюков // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2016. № 3 (51). С. 258–262.
41. Пушечников А. Н. Объяснения инженера Пушечникова по поводу привлечения его к уголовному следствию / А. Н. Пушечников. СПб., 1913. 11 с.
42. Пушечников А. Н. О современном положении некоторых вопросов железнодорожного дела в России / А. Н. Пушечников. Орел, 1908. 46 с.