



«Он удержал эту крышу на своей спине»



Граф Сергей ВИТТЕ

Count Sergey Witte

Глава «О поездках императора Александра III по Юго-Западным железным дорогам. Катастрофа в Борках» из трехтомных мемуаров графа Витте. События, описанные автором, последовали почти сразу после восшествия царя на престол.

Витте Сергей Юльевич (1849–1915) – граф, российский политический деятель, председатель Совета министров, министр финансов, министр путей сообщения, начинал свою карьеру на Одесской железной дороге.

Когда император Александр III вступил на престол, то некоторое время спустя он приехал в Киев с женой и двумя сыновьями: Николаем, нынешним императором, и Георгием – вторым сыном, который потом, уже будучи совершеннолетним, умер от чахотки в Абастумани. Оба они тогда были еще, можно сказать, детьми.

Поезд этот, пришедший в Киев по Юго-Западной железной дороге, сопровождал управляющий дорогами, которым в то время был Андреевский (я в то время был начальником эксплуатации Юго-Западных железных дорог).

Государь пробыл в Киеве несколько дней. На обратном пути, не помню почему, Андреевский не мог сопровождать поезд, и я заменил его; с государем приехали и братья его: Владимир Александрович и Алексей Александрович. Помню, как теперь, что при отходе поезда все мы собрались на вокзале в царских комнатах. Сначала приехали великие князья Владимир Александрович и Алексей Александрович, а затем, через несколько минут, император с императрицей и детьми, т. е. с двумя мальчиками: Николаем, нынешним императором, и братом его

Ключевые слова: мемуары, граф Витте, железная дорога, катастрофа.

Георгием. Оба мальчика страшно шалили; там было много публики, в парадной форме провожающей государя, и они все время бегали между ногами публики. Вдруг Владимир Александрович хватает за уши наследника Николая и сильно его дерет, говоря: «Я тебе говорю — перестань шалить». Тогда я сказал кому-то, стоявшему около меня, что вот теперь Владимир Александрович дерет его за уши, а пройдет несколько десятков лет, как бы он ему этого не припомнил.

К сожалению, то, о чем я говорил, случилось гораздо раньше, чем я предвещал, так как император Александр III умер после 13 лет царствования и совершенно неожиданно на престол вступил молодой человек, который совсем не был подготовлен к роли императора. Это и был тот самый мальчик, которого Владимир Александрович не далее как около одиннадцати лет перед тем драл при всех за уши в царских комнатах киевского вокзала.

Но нужно сказать, что, с одной стороны, император Николай II по душе очень добрый человек, в особенности по отношению к своей семье (может быть, эта доброта является одним из крупных его недостатков, потому что вследствие этого он весьма распустил царскую семью), а с другой стороны — Владимир Александрович был благороднейшим и прекраснейшим человеком; понятно, что при таких обстоятельствах императору Николаю II не приходилось припоминать Владимиру Александровичу те мучения, которым он от него подвергался. Император Николай II очень любил Владимира Александровича, и тот со своей стороны весьма уважал императора Николая II, хотя Владимир Александрович как человек более опытный, более культурный и более умный не мог не чувствовать многих погрешностей в управлении государством, погрешностей, которые, к сожалению, так сильно расшатали империю, о чем я буду иметь случай много раз говорить далее. Теперь же я скажу только, что одной из причин этого было то, что император Николай II вступил на престол совсем неподготовленным к роли императора. Многие винят импе-

ратора Александра III в том, что он его не подготовлял; фактически, пожалуй, это и верно, но, с другой стороны, император Александр III никогда не мог думать, что он так скоро умрет, и потому естественно, что он все откладывал на будущее время и подготовку своего сына к занятию престола, находя его еще слишком молодым человеком, чтобы заниматься государственными делами.

После поездки императора Александра III в Киев, о чем я уже рассказывал, государь через несколько лет ездил на маневры на одну из станций Юго-Западных дорог, лежащую между Брестом и Белостоком.

Я хочу теперь рассказать относительно этой поездки государя.

Но ранее нежели рассказать о второй поездке, я хотел бы дополнить мой рассказ о первой поездке государя. Когда поезд останавливался на станциях, то цесаревич Николай и великий князь Георгий постоянно выбегали из вагона и бегали осматривать буксы вагона и паровоз. Гувернер постоянно говорил им, чтобы они этого не делали, но они все-таки каждый раз выбегали, так что я все время боялся, как бы не оставить на какой-нибудь станции цесаревича Николая и великого князя Георгия.

Теперь возвращусь к рассказу о второй поездке императора Александра III. Когда совершилась эта вторая поездка, я уже был управляющим Юго-Западных железных дорог. Император проехал прямо на станцию, лежащую к северу от Бреста и находящуюся невдалеке от него. Там он остановился в замке одного помещика-поляка около станции.

В это же время приезжал и великий князь Николай Николаевич старший, который сделан был фельдмаршалом и которого император Александр III не особенно любил, потому что, не говоря уже о том, что они расходились во взглядах на военную службу, но даже и в личных характерах между ними было большое несходство. Император Александр III был очень простой, скромный и тихий человек, с очень мягкими манерами, а великий князь фельдмаршал Николай Николаевич был человек шум-





ливый. Так, например, я помню, что когда вслед за императором великий князь Николай Николаевич приехал на станцию, то первым делом, выйдя из вагона, он крючком своей палки захватил за шею одного инженера, барона Таубе, и чуть-чуть не свалил его с ног. Вот такие манеры, такие, можно сказать, экспромты, которыми отличался великий князь Николай Николаевич, совсем не подходили к спокойному, тихому и очень скромному характеру императора Александра III.

Вот на этой станции (о которой я упоминал выше), или вернее полустанции, так как на ней, кроме комнат для служащих, были всего две маленькие комнаты и не было даже буфета, государь пробыл несколько дней.

Как только на эту станцию приехал император, утром ко мне пришел генерал-адъютант Черевин, состоявший начальником охраны государя, и спросил меня: сколько времени потребуется, чтобы доставить из Петербурга до этой станции мундир государя, так как император Вильгельм (старик), узнав о маневрах и о том, что государь будет в Бресте, пожелал его приветствовать, и поэтому посылает к нему своего внука — Вильгельма. Государь же хочет поехать в Брест, чтобы там встретить молодого Вильгельма и таким образом избавиться от присутствия его на маневрах, которые уже почти кончились. Для того чтобы встретить Вильгельма в Бресте, государю нужен был его прусский мундир. Я ответил Черевину, что мундир можно доставить (помнится, я сказал) в 48 часов в том случае, если мундир этот будет послан экстренно на паровозе, т. е. чтобы из Петербурга был отправлен паровоз, который, пробежав известное расстояние, заменялся бы другим; при таких условиях фельдъегерь, который повезет мундир, может его доставить через 48 часов. Генерал-адъютант Черевин на это согласился и сделал все надлежащие распоряжения. И действительно, мундир пришел вовремя, помню, на рассвете, а утром этого же дня маневры были окончены, и государь экстренным поездом выехал вместе с императрицей (детей, кажется, с ними тогда не было) на станцию Брест.

Я, конечно, все время сопровождал поезд, и у меня в памяти врезалось следующее маленькое, как кажется, но очень характерное обстоятельство.

Когда мы подъехали к станции Брест, то не успел государь выйти, как с другой стороны, по направлению из Варшавы, подходил поезд, в котором ехал молодой Вильгельм. Император Александр III вышел на платформу, он был в прусском мундире и в своей русской шинели; тут же стоял почетный караул. Когда поезд принца Вильгельма подходил к платформе, где стоял император, то Александр III снял шинель и отдал ее своему лейб-казаку, все время находившемуся недалеко от государя.

Государь встретил молодого Вильгельма, а затем прошелся с ним около почетного караула, и когда эта церемония была окончена, то император обернулся и громко закричал своему казаку, который в это время несколько отдалился: «Дай шинель!» Тогда Вильгельм, понявший несколько слов по-русски, сразу бегом направился к казаку, схватил шинель, сейчас же притащил ее императору и надел ее ему на плечи.

Я тогда политикой совсем не занимался, но, видя это, подумал: и боится же Вильгельм императора Александра III. И действительно, когда Вильгельм сделался императором (известно, что его отец царствовал всего несколько месяцев, так как умер от рака в горле), то страх, который внушал к себе император Александр III принцу Вильгельму, остался, по-видимому, и у императора Вильгельма.

Я помню, впоследствии мне пришлось слышать от самого императора Вильгельма, что личность Александра III производила на него сильное впечатление. Он говорил мне: «Вот это, действительно, был самодержавный император».

И действительно, фигура императора Александра III была очень импозантна: он не был красив, по манерам был, скорее, более или менее медвежатый; был очень большого роста, причем при всей своей комплекции он не был особенно силен или мускулист, а скорее был несколько толст и жирен, но тем не менее, если бы Александр III явился в тол-

пу, где бы совсем не знали, что он император, все бы обратили внимание на эту фигуру. Он производил впечатление своей импозантностью, спокойствием своих манер и, с одной стороны, крайней твердостью, а с другой стороны — благодушием в лице.

Я имел счастье быть близким к двум императорам: к императору Александру III и к ныне царствующему императору Николаю II; обоих я знал очень хорошо.

Император Александр III был, несомненно, обыкновенного ума и совершенно обыкновенных способностей, и в этом отношении император Николай II стоит гораздо выше своего отца как по уму и способностям, так и по образованию. Как известно, Александр III совсем не готовился быть императором. Старший брат его, Николай Александрович, который уже совсем взрослым умер от чахотки в Ницце, сосредоточивал на себе внимание отца, императора Александра II, и матери, императрицы Марии Александровны; что же касается будущего императора Александра III, то, можно сказать, он был несколько в загоне; ни на его образование, ни на его воспитание особого внимания не обращали, так как все внимание, как я сказал, и отца, и матери, и всех окружающих было сосредоточено на наследнике Николае, который по своей наружности, по своим способностям и блеску, который он проявлял, был несравненно выше своего брата Александра.

И один, быть может, Николай Александрович в то время ценил и понимал своего брата, будущего императора Александра III. Из достоверных источников известно, что, когда цесаревич Николай был безнадежно болен (о чем он сам знал), то на восклицание одного из приближенных к нему: «Что будет, если что-нибудь с вами случится? Кто будет править Россией? Ведь ваш брат Александр к этому совсем не подготовлен?» — он сказал: «Вы моего брата, Александра, не знаете: у него сердце и характер вполне заменяют и даже выше всех других способностей, которые человеку могут быть привиты».

И действительно, император Александр III был совершенно обыденного

ума, пожалуй, можно сказать, ниже среднего ума, ниже средних способностей и ниже среднего образования; по наружности — походил на большого русского мужика из центральных губерний, к нему больше всего подошел бы костюм: полушубок, поддевка и лапти; и тем не менее он своей наружностью, в которой отражался его громадный характер, прекрасное сердце, благодушие, справедливость и вместе с тем твердость, несомненно, импонировал и, как я говорил выше, если бы не знали, что он император, и он бы вошел в комнату в каком угодно костюме, — несомненно, все бы обратили на него внимание. Поэтому меня не удивляет то замечание, которое я, помню, сам слышал от императора Вильгельма II, а именно, что он завидует царственности, самодержавной царственности, которая проявлялась в фигуре Александра III.

Возвращусь к встрече императора Александра III с принцем Вильгельмом в Бресте.

После встречи принц Вильгельм пересел в экипаж и вместе с императором они поехали в крепость в Бресте.

Там, в этой крепости, был устроен очень большой обед, на котором я не присутствовал, потому что в то время для этого я был мал чиною, но я видел его с хор. После обеда все поехали смотреть фейерверк, который делали артиллеристы. Затем на другое утро император проводил Вильгельма обратно.

Вообще, и Вильгельм также не подходил к характеру императора Александра III. Вильгельм по своим манерам, по всем своим выходкам — так сказать, ферт; он являлся полной противоположностью по характеру Александру III, который был крайне неподвижен и вахлак. Как Вильгельм, так и великий князь Николай Николаевич старший по манерам своим были настоящими гвардейскими офицерами, фертами; в особенности это можно сказать про Вильгельма, который был типичнейшим прусским гвардейским офицером с закрученными усами, со всеми вывертами при ходьбе, со всей этой деланной элегантностью, тогда как император Александр III в противоположность ему в манерах своих,





в одеянии своем (и в «костюме») был в высшей степени простым.

Когда мне приходилось сопровождать поезд императора Александра III, то, конечно, я ни днем, ни ночью не спал; и постоянно мне приходилось видеть, что когда все уже лягут спать, то камердинер императора Александра III Котов постоянно штопал его штаны, потому что они у него рвались. Как-то раз, проходя мимо камердинера (который до настоящего времени жив и теперь состоит камердинером у императора Николая II) и видя, что он все штопает штаны, говорю ему:

— Скажите, пожалуйста, что вы все штопаете штаны? Неужели вы не можете взять с собою несколько пар панталон, чтобы в случае, если окажется в штанах дырка, — дать государю новые штаны?

А он говорит:

— Попробуйте-ка дать, как раз он и наденет. Если он наденет какие-нибудь штаны или сюртук, то конечно: пока весь по всем швам не разорвется, он ни за что не скинет. Это для него самая большая неприятность, если заставить его надеть что-нибудь новое. Точно так же и сапоги: подайте, — говорит, — ему лакированные сапоги — так он вам эти сапоги за окно выбросит.

Третий раз я сопровождал императорский поезд уже в конце восьмидесятых годов, в год крушения императорского поезда в Борках, около Харькова. Крушение это было в октябре месяце при возвращении государя из Ялты в Петербург. Раньше же, в августе или июле месяце, государь, едучи в Ялту, совершил следующее путешествие: он проехал экстренным поездом из Петербурга через Вильно в Ровно (тогда Вильно-Ровенская железная дорога была еще только что открыта); со станции Ровно он уже поехал по Юго-Западным железным дорогам; там я его встретил, а затем император из Ровно (где поезд не останавливался) поехал через Фастов в Елизаветград. Там государь делал маневры войскам; после этих маневров государь из Елизаветграда вернулся в Фастов по Юго-Западным железным дорогам и по дороге, мною управляемой, проехал из Фастова до Ко-

веля в Варшаву и Скерневицы (в один из императорских дворцов). Пробыв в Скерневицах несколько недель, император проехал из Скерневиц опять-таки через Ковель и Фастов в Крым или на Кавказ (не помню). Затем месяца через два вернулся в Петербург. И вот при обратном возвращении в Борках и произошел этот ужасный случай с императорским поездом.

Таким образом, в этот год в течение лета и осени государь проехал 3 раза по Юго-Западным железным дорогам:

1-й раз — от Ровно до Фастова,

2-й раз — от Фастова до Ковеля и

3-й раз — от Ковеля опять в Фастов.

Так вот, когда императорский поезд пришел в Ровно, я, встретив его, должен был вести этот поезд далее.

Расписание императорских поездов составлялось обыкновенно министерством путей сообщения без всякого спроса и участия управляющих дорогами. Я своевременно получил расписание, по которому поезд из Ровно до Фастова должен был идти такое-то количество часов, причем в такое количество часов это расстояние мог пройти только поезд легкий, пассажирский; между тем в Ровно вдруг явился громадный императорский поезд, составленный из массы тяжелых вагонов. О том, что поезд пойдет такого состава, меня предупредили телеграммой только за несколько часов до прихода этого поезда в Ровно. Так как такой поезд, и притом с такой скоростью, какая была назначена, не только не мог везти один пассажирский, но даже и два пассажирских паровоза, то нужно было приготовить два товарных паровоза и везти его двумя товарными паровозами, т. е., как говорится, в двойной траксе, потому что тяжесть его была больше, нежели тяжесть обыкновенного товарного поезда, между тем как скорость была назначена такая, с какой идут пассажирские поезда. Поэтому для меня совершенно было ясно, что каждый момент может случиться какое-нибудь несчастье, потому что если товарные паровозы идут с такой скоростью, то они совершенно расшатывают путь и если в каком-нибудь месте путь не вполне, не безусловно кре-

пок, — что всегда на всяком пути может и должно случиться, так как нигде, ни на каких дорогах путь не предназначается для подобного движения, — то паровозы эти могут вывернуть рельсы, вследствие чего поезд может потерпеть крушение. Поэтому я все время, всю ночь ехал как в лихорадке, между тем как все спали, в том числе и министр путей сообщения (адмирал Посьет), у которого был собственный вагон; с ним ехал главный инспектор железных дорог инженер барон Шерваль. Я вошел в вагон министра путей сообщения и все время в нем ехал; вагон этот находился совершенно сзади, даже не имел прямого сообщения с другими вагонами, так что оттуда, из этого вагона, даже нельзя было дать какой-нибудь сигнал машинистам. Ехал я, повторяю, все время в лихорадке, ожидая, что в каждый момент может случиться несчастье.

И вот, когда мы подъехали к Фастову, то я, переводя поезд на другую дорогу, не успел ничего передать ни министру путей сообщения, ни барону Шервалю, потому что они только что проснулись. Вследствие этого, когда я вернулся из Фастова в Киев, я тотчас же написал рапорт министру путей сообщения, в котором объяснил, каким образом совершалось движение по дороге; что я не имел мужества остановить поезд, так как не хотел произвести скандала, но что я считаю такое движение невыполнимым, невозможным. Я представил расчеты, из которых было ясно, что при наших русских путях — со сравнительно легкими рельсами (у нас в то время рельсы были обыкновенно от 22 до 24 фунт, в погонном футе, а за границей в то время были от 28—30 и более фунт, в погонном футе), при наших деревянных шпалах (за границей — металлические шпалы), при нашем балласте (у нас балласт песочный, тогда как за границей почти везде балласт из щебенки), — путь, естественно, является неустойчивым. Быстрое движение при двух товарных паровозах с таким тяжелым поездом так расшатывает путь, что поезд может вышибить рельсы, вследствие чего может произойти крушение. Я писал в рапорте, что принимать на себя ответственность

за движение императорского поезда при таких условиях я более не намерен и поэтому прошу при обратном движении поезда, когда государь будет возвращаться из Елизаветграда через Юго-Западные железные дороги, от Фастова до Ковеля увеличить число часов езды на Юго-Западной дороге (кажется, я требовал увеличить время на три часа). Я требовал, чтобы расписание изменили, а в противном случае, писал я, вести императорский поезд я не буду.

На это я получил следующий ответ телеграммой: ввиду моего такого категорического заявления министр путей сообщения приказал переделать расписание и увеличить время хода поезда на три часа.

Вот наступил день, когда император должен был ехать обратно. Поезд приехал (в Фастов) ранним утром; все еще спали, но вскоре проснулись.

Когда я входил на станцию, то заметил, что все на меня косятся: министр путей сообщения косится, и граф Воронцов-Дашков, ехавший в этом поезде, который был так близок с моими родными и знал меня с детства, также делает вид, как будто бы меня совсем не знает.

Наконец, подходит ко мне генерал-адъютант Черевин и говорит: государь-император приказал передать вам, что он очень недоволен ездой по Юго-Западным железным дорогам. Не успел сказать мне это Черевин, как вышел сам император, который слышал, как мне Черевин это передает. Тогда я старался объяснить Черевину то, что уже объяснял министру путей сообщения. В это время государь обращается ко мне и говорит:

— Да что вы говорите. Я на других дорогах езжу, и никто мне не уменьшает скорость...

Конечно, на эти слова я императору ничего не ответил, смолчал. Затем сейчас же по этому предмету вступил со мною в разговор министр путей сообщения, который <...> заявил, что эта дорога находится не в порядке, вследствие чего ехать скоро нельзя. И в доказательство правильности своего мнения сказал:

— А на других дорогах ездим же мы с такой скоростью, и никто никогда





не осмелился требовать, чтобы государя везли с меньшей скоростью.

Тогда я не выдержал и сказал министру путей сообщения:

— Знаете, ваше высокопревосходительство, пускай делают другие, как хотят, а я государю голову ломать не хочу, потому что кончится это тем, что вы таким образом государю голову сломаете.

Император Александр III слышал это мое замечание, конечно, был очень недоволен моей дерзостью, но ничего не сказал, потому что он был благодушный, спокойный и благородный человек.

На обратном пути из Скерневиц в Ялту, когда государь опять проехал по нашей дороге, то поезду уже дали ту скорость и прибавили то количество часов, которые я требовал. Я опять поместился в вагоне министра путей сообщения, причем заметил, что с того времени как я последний раз видел этот вагон, он значительно наклонился на левую сторону. Я посмотрел, отчего это происходит. Оказалось, что произошло это потому, что у министра путей сообщения адмирала Посьета была страсть к различным, можно сказать, железнодорожным игрушкам: так, например, к печам различного отопления и к различным инструментам для измерения скоростей; все это ставилось и прикреплялось на левую сторону вагона. Таким образом тяжесть левой стороны вагона значительно увеличилась, а потому вагон накренился на левую сторону.

На первой же станции я остановил поезд; вагон осмотрели специалисты по вагоностроению, которые нашли, что следить за вагоном надо, но что никакой опасности нет и следует продолжать движение. Все спали. Я поехал далее. Так как при каждом вагоне находится, так сказать, формулярный список данного вагона, в который записываются все неисправности его, то я в этом вагоне и написал, что предупреждаю: вагон наклонился на левую сторону и произошло это потому, что все инструменты и пр. прикрепляются на левую сторону; что я не остановил поезд, так как тот был осмотрен специалистами, которые пришли к заключению, что он может пройти те 600—700 верст, которые ему осталось сделать по моей дороге. Затем я написал, что если вагон будет

в хвосте, в конце поезда, то я думаю, что он может пройти благополучно до места назначения, но что там необходимо его еще раз тщательно осмотреть, все аппараты снять, лучше всего их совсем выбросить или перенести на другую сторону. Во всяком случае вагон этот не следует ставить во главе поезда, а поместить его в хвосте.

Затем я перекрестился и был рад, что избавился от этих царских поездок, потому что всегда с ними были связаны большие волнения, хлопоты и опасения.

Прошло месяца два. Тогда я жил в Липках против дома генерал-губернатора. В одной из комнат был телеграфный аппарат, и так как приходилось давать телеграммы целыми днями, то днем и ночью дежурили телеграфисты.

Вдруг однажды ночью стучит ко мне в дверь камердинер. Я проснулся. Говорят: есть срочная телеграмма. Читаю: срочная телеграмма за подписью барона Шерваля, в которой барон телеграфирует, что императорский поезд, едучи из Ялты, повернул на станцию Синельниково по Екатерининской дороге, а оттуда пойдет на станцию Фастов. Из Фастова император поедет далее по Юго-Западной дороге или через Киев, или опять через Брест, но вернее через Киев. Тогда я приказал приготовить себе экстренный поезд, чтобы поехать навстречу в Фастов, и ждал, чтобы мне дали расписание, когда ехать.

Но ранее нежели я выехал из Киева, я получил вторую телеграмму о том, что государь по Юго-Западной дороге не поедет, что, доехав до Харьковско-Николаевской дороги, повернул на Харьков и дальше поедет так, как предполагалось: на Курск и Москву.

Получив эту телеграмму, я все время думал: что там такое случилось? Затем явились смутные слухи, что императорский поезд потерпел крушение, и поэтому изменился маршрут. Я представил себе, что, по всей вероятности, случилось что-нибудь пустячное, так как поезд продолжал идти далее.

Не прошло и нескольких часов, как я получил телеграмму из Харькова за подписью барона Шерваля, в которой он мне телеграфировал, что министр путей со-

общения предлагает мне сейчас приехать в Харьков, для того чтобы быть экспертом по вопросу о причинах крушения императорского поезда.

Я отправился в Харьков. Приехав туда, я застал барона Шерваля лежащим в постели на харьковском вокзале, так как у него была сломана рука; у курьера его также были переломаны рука и нога (этот самый курьер впоследствии, когда я был министром путей сообщения, был и моим курьером).

Приехал я на место крушения поезда. Кроме меня, экспертами там были местные инженеры путей сообщения и затем директор Технологического института Кирпичев, который жив доныне. Главную роль, конечно, играли я и Кирпичев. Кирпичев пользовался и пользуется большим авторитетом как инженер-технолог и как профессор механики и вообще железнодорожного строительства, хотя он в полном смысле слова теоретик и никогда на железных дорогах не служил. В экспертизе мы с ним разошлись.

Оказалось, что императорский поезд ехал из Ялты в Москву, причем дали такую большую скорость, которую требовали и на Юго-Западных железных дорогах. Ни у кого из управляющих дорог не доставало твердости сказать, что это невозможно. Ехали так же двумя паровозами, причем в вагоне министра путей сообщения, хотя и несколько облегченным снятием некоторых аппаратов с левой стороны, никакого серьезного ремонта во время стоянки поезда в Севастополе сделано не было; кроме того, его поставили во главе поезда, первым от паровоза. Таким образом, поезд шел с несоответствующей скоростью, двумя товарными паровозами, да еще с не вполне исправным вагоном министра путей сообщения. Произошло то, что я предсказал: поезд вследствие качания товарного паровоза от большой скорости, не свойственной для товарного паровоза, выбил рельс. Товарные паровозы конструируются без расчета на большую скорость и поэтому, когда товарный паровоз идет с не соответствующей ему скоростью, он качается.

Весь поезд упал под насыпь, и несколько человек было искалечено.

Во время крушения государь со своей семьей находился в столовом вагоне; вся крыша столового вагона упала на императора, и он только благодаря своей гигантской силе удержал эту крышу на своей спине, и она никого не задавила. Затем со свойственным ему спокойствием и незлобивостью государь вышел из вагона, всех успокоил, раненым оказал помощь, и только благодаря его спокойствию, твердости и незлобивости — вся эта катастрофа не сопровождалась какими-нибудь драматическими приключениями.

Так вот как эксперт я дал такое заключение, что поезд потерпел крушение от указанных мною причин. Кирпичев же говорил, что катастрофа эта произошла оттого, что шпалы были несколько гнилые. Я осматривал шпалы и пришел к заключению, что Кирпичев не знает железнодорожной практики. На всех русских дорогах в деревянных шпалах, прослуживших несколько месяцев, верхний слой всегда несколько гнилой, иначе и быть не может, потому что во всяком дереве, если оно постоянно не окрашивается или не засмолено, всегда верхняя часть (так называемая заболонь дерева) имеет несколько гнилой слой; но сердцевина, в чем держатся костыли, которыми прикрепляются рельсы к шпале, — эти части шпал были совершенно целы.

К этому же времени относится мое знакомство с Кони, который был прислан из Петербурга для расследования этого случая. Тогда я виделся с ним в первый раз. По-видимому, Кони очень хотелось, чтобы в этой катастрофе была виновата администрация дороги, чтобы было виновато управление дороги, поэтому ему ужасно не нравилась моя экспертиза. Он хотел, чтобы экспертиза установила, что было виновато не управление поезда, не инспектор императорских поездов, не министр путей сообщения, а чтобы было виновато управление дороги. Я же дал заключение, что виновато исключительно центральное управление — министерство путей сообщения, а также виноват инспектор императорских поездов.





Результат этой катастрофы был следующий: через некоторое время министр путей сообщения Посыет должен был выйти в отставку.

Барон Шерваль также должен был выйти в отставку и поселился в Финляндии. По происхождению барон Шерваль был финн; он был почтенным человеком, очень благодушным, с известной финляндскою тупостью и среднего калибра инженером.

Государь с этими лицами расстался без всякой злобivosti; лица эти должны были выйти в отставку вследствие того, что общественное мнение России было крайне возмущено происшедшим. Но император Александр III, не без основания, считал главным виновником катастрофы инженера Салова, который в это время был начальником управления железных дорог. Человек он был, несомненно, умный, толковый и знающий, но практически мало был знаком с делом. Он держал в руках, в сущности, и министра путей сообщения и барона Шерваля, но эксплуатации железных дорог совсем не знал. Вообще Салов имел недостаток многих инженеров путей сообщения, а именно тот, что они держатся катально-го устройства: все, кто не принадлежит к числу инженеров путей сообщения, никуда не годны; а если это инженер путей сообщения, их товарищ, то, как бы он плох ни был, — его всюду совали.

Салов, чтобы иметь силу, делал еще и то, что, пожалуй, делает нынче Столыпин. Столыпин всюду, чтобы иметь силу, сажает своих родичей, чтобы все они слушались его и не могли его критиковать; Салов же, не имея родичей, сажал всюду своих различных товарищей, самых глупых и неспособных людей. И вот, таким образом, он инспектором императорских поездов посадил барона Таубе, который был милейшим, очень хорошим человеком, но глупым и ничего не знающим.

Император Александр III, со свойственным ему здравым смыслом, это разобрал, а потому удалил Салова уже по собственному своему желанию и не без некоторой доли естественной злобы. По этой причине Салов в течение всего царствования императора Алексан-

дра III не мог получить никакого назначения, а был сперва членом совета и потом председателем инженерного совета министерства путей сообщения.

Это недоброжелательное чувство по отношению к Салову император Александр III передал и своему сыну, так что и при императоре Николае II Салов точно так же никак не мог получить нигде никакого назначения — ни в сенаторы, ни в члены Государственного совета; все товарищи его перегнали, хотя несомненно, что по способностям, теоретическим знаниям и трудолюбию Салов был гораздо выше своих товарищей; он был в этом смысле человек выдающийся. Только три года тому назад, когда Государственная дума возбудила вопрос об анкете железных дорог, то Столыпин, так как некого было назначить председателем и вице-председателем комиссии, выдвинул Петрова (председателем), человека старого и также железнодорожной практики не знающего, а вице-председателем этой комиссии — выбрал Салова. Поэтому Салова сделали членом Государственного совета. Салов был только в нескольких заседаниях Государственного совета. Только что начала эта комиссия действовать, как он заболел и умер.

Министром путей сообщения вместо адмирала Посыета был назначен генерал-лейтенант Паукер.

По поводу воспоминаний о высочайших поездках мне пришел в голову проезд маленьких великих князей.

Когда я еще не служил на Юго-Западных железных дорогах, а был начальником движения Одесской железной дороги, помню, получила телеграмма, что едут обыкновенным пассажирским поездом в Крым к отцу, императору Александру II, два маленьких великих князя: Сергей Александрович и Павел Александрович.

Я выехал к ним навстречу в Жмеринку и затем сопровождал их; ехали только два великих князя, которых тогда одевали еще в рубашечки, и вместе с ними ехал всемогущий в то время шеф жандармов граф Петр Шувалов. Меня удивило тогда, что граф Шувалов держал себя губернски по отношению к этим двум мальчикам; все время он ходил с длинной трубкой и курил.

Завтракали мы в Крыжополе: граф Шувалов, эти два мальчика и я, причем тогда я обратил внимание на то, что у Сергея Александровича манеры были женственные. Затем я этих обоих великих князей встретил только тогда, когда сделался министром.

Затем Сергей Александрович женился на Елизавете Федоровне, сестре нынешней императрицы, и вскоре был сделан генерал-губернатором в Москве. Когда он был генерал-губернатором, мне несколько раз приходилось встречаться с ним на деловой почве. Мои взгляды и его расходились, ибо Сергей Александрович был, с одной стороны, взглядов очень узкоконсервативных, а с другой стороны, он был религиозен, но с большим оттенком религиозного ханжества. Кроме того, его постоянно окружали несколько сравнительно молодых людей, которые с ним были особенно нежно дружны. Я не хочу этим сказать, что у него были какие-нибудь дурные инстинкты, но некоторая психологическая аномальность, которая выражается часто в особом рода влюбленном отношении к молодым людям, у него, несомненно, была.

Быть может, со временем я буду иметь случай рассказать о том, при каких обстоятельствах, довольно серьезных, мне приходилось с ним встречаться, в особенности, когда был издан указ 12 декабря 1904 года.

Я все-таки об этом великом князе должен сказать, что к памяти его я отношусь с уважением. Как известно, он погиб в смутное время от бомбы, которая была брошена одним из бессознательных анархистов, как говорят, подговоренным на такой поступок агентом полиции, известным Азефом, так что убийство это было, если можно так выразиться, «анар-

хическо-полицейское». Я говорю, что к памяти великого князя Сергея Александровича все-таки отношусь с уважением, потому что, надо отдать ему справедливость, он был верен своим идеям, крайне реакционным с оттенком большого ханжества; этому направлению он не изменил и благодаря такому направлению он и погиб.

Что касается великого князя Павла Александровича, то это человек недурной, но совсем ничтожный. Как известно, он женился на старшей дочери греческого короля, которая умерла в подмосковном имении, в котором постоянно жил летом великий князь Сергей Александрович. Потом он несколько лет оставался холостым, а затем женился вопреки запрещению государя на жене адъютанта великого князя Владимира Александровича, Пистолькорса, урожденной Карнович.

Так как великий князь женился вопреки запрещению государя, то он был императором уволен от службы и ему был воспрещен въезд в Россию. Впоследствии ему было разрешено приезжать в Россию и возвращено генерал-адъютантство, но все-таки большею частью он живет в Париже, так как жену его не желают принимать при дворе, что, я должен сказать, довольно естественно и справедливо. По этой причине он и живет за границей. Сам по себе он недурной человек, но совершенно ограниченный и находится, конечно, под башмаком своей супруги, которой дан графский титул — графиня Гогенфельзен. Титул этот не русский, а баварский, и я не знаю, каким образом это устроили — дали ей этот титул.

Печатается по тексту: Витте С. Ю. Воспоминания. Полное издание в одном томе.—М.: Альфа-Книга, 2010.—С. 143—156. ●

“HE KEPT THIS ROOF ON HIS BACK...”

Vitte, Sergey Yu. (1849-1915) – count, Russian politician, chairman of the Council of ministers, minister of finances and ways of communication, began his career at Odessa railway.

The chapter “On the travels of the Emperor Alexander III on south-western railways. Train crash in Borki” is from three-volume memoirs of count Vitte. The events described by the author immediately followed the enthronement of the tsar.

Key words: memoirs, railway, rail crash.

