

ГЛАВА 4. РЕЛЬСЫ ВЛАСТИ

С момента окончания Крымской войны российское правительство все чаще рассматривало железную дорогу как важный инструмент власти. Готовность властей инвестировать в строительство железнодорожной сети России во второй половине XIX столетия постоянно возрастала. Когда, например, в 1867 году Россия продала Аляску Соединенным Штатам Америки, вся выручка поступила в фонд железных дорог, финансирующий строительство железнодорожной сети в европейской части империи¹. В первые годы нового столетия Министерство путей сообщения уже распоряжалось бюджетом, превышавшим смету Военного министерства и Министерства финансов². В это время в России уже существовала вторая в мире по протяженности железнодорожная сеть — Большая Техническая Система, внутри которой многие сотни тысяч рабочих и служащих обеспечивали непрерывающийся поток пассажиров и товаров. Путем включения в эту сеть отдельных провинций железная дорога внесла свой решающий вклад в экономико-пространственную интеграцию империи и консолидацию страны как пространства политической власти. «Чугунка» в России стала еще и важным инструментом ведения модерных войн и позволила правительству империи быстро реагировать на «беспорядки» в своей стране. Начиная с 1890-х годов проект индустриализации Российской империи так же тесно был связан с железнодорожным строительством, как и управляемая государством колонизация азиатских окраин России крестьянами из ее европейской части. На первый взгляд кажется, что на рубеже веков так реализовывались представления пространственного порядка, которые транспортные планировщики-оптимисты

в России связывали с введением нового транспортного средства начиная с 30-х годов XIX века. Тем не менее анализ восприятия пространства российскими пассажирами железных дорог в предыдущей главе показал, что трансформация социально-пространственных структур в эпоху паровых машин описывается как сложный и подчас амбивалентный процесс, находившийся под влиянием как территориально-пространственной интеграции, так и упрочения старых и фиксации новых социально-пространственных границ.

Этот тезис будет развит далее в настоящей главе, а фокус рассмотрения сместится с повседневной рутины пассажирского сообщения туда, где железнодорожная сеть превращалась в поле битвы между представителями конкурирующих проектов социально-пространственного порядка. С одной стороны, ставится вопрос о том, как царское правительство умело использовать железную дорогу для исполнения и поддержания политической власти и в какой мере это средство сообщения внесло свой вклад в консолидацию самодержавия и имперской системы власти. В этом контексте заслуживает особого внимания, среди прочего, путешествие правителя как современная, пространственно ориентированная форма реализации власти в эпоху железных дорог. С другой стороны, необходимо назвать те общественные и политические силы, которые со своей стороны пытались использовать железную дорогу, чтобы на какое-то короткое время нарушить структуры господствующего социально-пространственного порядка или же изменить их на длительный срок. «Обычная» преступность в поездах также попадает в поле зрения, как и распространение этнического насилия по железной дороге, а также активность национальных движений, террористических организаций и рабочих объединений. Акты саботажа во время передвижения войск, подрывы царских поездов, а также забастовки протестующих железнодорожников заставили царское правительство еще глубже осознать свою зависимость от нового средства сообщения и власти тех людей, которые отвечали за функционирование транспортной системы.

К тому же власти вынуждены были довольно быстро признать, что их политические противники также умели использовать места железнодорожной системы как сцену, где разворачивается борьба против самодержавного порядка. Подпольные организации распространяли по железной дороге запрещенную литературу и выстраивали с помощью современной инфраструктуры сеть нелегальных политических кружков. Они тоже извлекали выгоду из транспортно-технического освоения страны для своих политических целей,

воздействуя своей деятельностью на трансформацию социально-пространственных структур империи. И в этом отношении тоже железная дорога стала символом прибытия Российской империи в эпоху модерна. Транспорт на паровой тяге, задуманный и перевозосимый лояльными планировщиками движения как инструмент для усиления правительственной власти в самой большой континентальной империи на земле, с другой стороны, дал толчок к мобилизации и усилению тех общественных и политических сил, которым было суждено в результате привести самодержавную власть к ее крушению.

4.1. ПУТЕШЕСТВУЮЩИЙ ЦАРЬ И ИМПЕРИЯ

Когда австрийский предприниматель Франц Антон фон Герстнер 6 января 1835 года ходатайствовал перед Николаем I о концессии на строительство железнодорожной сети в Европейской России, он подчеркивал в своей записке, что новые пути сообщения явятся также и средством реализации власти. Герстнер пророчествовал, что после постройки железной дороги указы российского императора будут достигать городов и окраин страны в самое короткое время. Таким образом империя срастется в одно интегрированное и уменьшенное в восприятии пространство власти³. Действительно, строительство железнодорожной (и телеграфной) сети через всю страну начиная с 1850-х годов привело к устойчивому изменению структуры политической коммуникации между царским правительством в Санкт-Петербурге и представителями имперской власти и в провинции, и на окраинах империи. Сети современной инфраструктуры позволили не только быстрее передавать приказы из столиц местным представителям центральной власти (и рапорты в обратном направлении). Строительство железной дороги открыло правителям еще и новые пространства действия, внутри которых можно было относительно быстро передвигаться от одного пункта страны до другого и таким образом реализовывать «власть через присутствие» в различных местах имперского пространства в еще большей мере⁴.

Представляется весьма примечательным, что именно Александр II, на царствование которого выпало строительство первой железнодорожной сети в Российской империи, сделал дальние путешествия по своей стране важной составной частью собственного символического «сценария власти». Также с именем Александра II связано первое в истории железных дорог покушение террористов на железнодорожный состав, случившееся в ноябре 1879 года, в результате

которого царь, однако, не пострадал. Не позднее крушения императорского поезда у селения Борки в октябре 1888 года, едва не стоившего Александру III и императорской семье жизни, в правительственных кругах обострилось понимание того, что сам вопрос безопасности и телесной неприкосновенности путешествующего царя в эпоху железных дорог стоял полностью иначе. Изменения структур социальных пространств, имевшие столь серьезные последствия для членов династии Романовых во второй половине XIX века, лучше всего описываются через коэффициент напряжения между новыми свободными пространствами мобильности власти, с одной стороны, и новым качеством опасности для тела и жизни путешествующего правителя — с другой. Фактически уже Александр III — в отличие от своего отца — использовал, лишь в ограниченном масштабе, этот инструмент символической и/или репрезентативной власти. Также и Николай II обращался — невзирая на протяженные путешествия по стране и за границу — к железной дороге более для бегства в свои воображаемые исторические миры, чем для установления контактов с людьми в собственной стране. Хотя железная дорога открыла последним трем правителям Российской империи совершенно новые возможности: через собственное присутствие символически маркировать территорию как пространство своей власти, — создание инфраструктурной сети парадоксальным образом внесло значительный вклад также и в дело увеличения дистанции (в политическом и пространственном отношении) между российским самодержцем и его подданными.

4.1.1. Путешествия как властная практика

Царь Николай I, давший свое согласие на строительство обеих первых железнодорожных линий империи — из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск и из Санкт-Петербурга в Москву — вопреки совету своих министров, относился, как и следовало ожидать, к первым пассажирам, воспользовавшимся услугами транспорта на паровой тяге⁵. Поскольку, однако, ни одной другой железнодорожной линии к моменту его смерти в 1855 году не было закончено, строительство железных дорог не оказало продолжительного влияния на властные практики этого правления. Его преемникам на российском троне, поощрявшим, сколько возможно, строительство транспортно-технической инфраструктуры империи, были уже весьма по сердцу новые возможности географической мобильности. В отличие от своего отца Александр II поддерживал в политике стиль, подчеркивавший баланс

интересов между конкурирующими социальными группами империи, а также образ нерасторжимого единства между царем и его народом. В этом гласном «сценарии власти» многочисленные и зачастую продолжительные путешествия по стране, предпринимавшиеся Александром II во время его царствования, имели определяющее значение⁶. Царь-реформатор много раз за время своего правления приезжал в Москву, в 1855 году посещал Новороссию и театр военных действий в Крыму, а в следующем году отправился в Финляндию и Польшу. В 1858 году во время продолжительных поездок по Северной и Центральной России он старался убедить дворянство поддержать грядущую отмену крепостного права, а затем, в 1862 году, прилагал усилия к тому, чтобы установить прочные отношения с местным правящим слоем в Тверской, Новгородской и прибалтийских губерниях⁷. Александр сознательно использовал эти поездки как агитационные в их собственном качестве и при этом заботился о том, чтобы столичные и провинциальные газеты подробно сообщали о его встречах с представителями различных социальных групп. Прилагая усилия к тому, чтобы собственный народ воспринимал его как монарха более близкого, гуманного и беспокоящегося о благополучии всех людей, царь, очевидно, следовал избранному им в качестве образца президенту Французской республики и (с 1852 года) императору Наполеону III, превратившему издавна известный ритуал путешествия правителя в новую и самостоятельную форму политической пропаганды в эпоху железных дорог и набирающей силу массовой коммуникации⁸. Новой и оригинальной чертой, которая отличала поездки Луи-Наполеона Бонапарта, был их (явный) «демократический» характер: в отличие от правителей прежних времен, в своих помпезных поездках преимущественно ставивших себе целью инсценировать союз владыки и дворянства, этот монарх искал контакта со всеми группами населения и представал заботящимся о благе всех подданных правителем и «нейтральным» посредником в конкурирующих интересах⁹. Эти черты отличают также и церемониальные поездки Александра II по его империи.

Даже если царь-реформатор с середины XIX столетия поддерживал в России новый стиль путешествий правителя, нельзя упускать из виду, что уже его предшественники на императорском троне были в высшей степени «мобильными» монархами. Со времен царствования Петра Великого, первым среди российских правителей предпринявшего путешествие на запад Европы, должность российского монарха всегда была связана в том числе и с интенсивными передвижениями

по стране. Так, следуя традиции московских царей, правители в XVIII и XIX веках, например, предпринимали снова и снова паломничества к православным святыням в собственной стране¹⁰. Также и регулярные путешествия в старую «престольную столицу», где, как и прежде, проходили коронации императоров и императриц, еще в XIX веке причислялись к обязательным маршрутам российских монархов¹¹. С начала XIX столетия от каждого наследника престола ожидали совершения *grand tour* по Западной Европе и различным провинциям Российской империи прежде, чем он займет трон¹². В этих поездках царевицы зачастую добирались до самых границ имперской территории. Так, Николай Павлович (с 1825 года царь Николай I) в 1816 году во время своей более чем трехмесячной поездки по собственной империи посетил центральные губернии, Украину, Новороссию и Крым¹³. Его сын Александр в 1837 году более семи месяцев находился в путешествии, доехав до Западной Сибири¹⁴. В этих до самых мелочей распланированных ознакомительных поездках наследники престола знакомились с условиями той или иной местности и репрезентировали себя региональным элитам как будущих монархов. Царевицы в этих путешествиях должны были «видеть и быть увиденными»¹⁵. Поездки по местам культуры Италии, Франции, Англии и немецких земель, а также ко дворам западных правителей служили в качестве последних «штрихов» к образованию наследников, а также способом поддерживать отношения с европейскими дворами. Одни лишь родственные связи между Романовыми и западными аристократическими домами — по крайней мере со времен Павла I все престолонаследники брали в жены невест из немецких или датских аристократических родов — в XIX веке стали причиной оживленного движения членов российской правящей династии на Запад. Сюда же относятся заграничные поездки российских монархов на встречи с правителями или на мирные конференции, а также поездки во время войны к местам вооруженных конфликтов¹⁶. В мирное время ежегодные военные маневры, торжественные открытия памятников, а также императорские охоты служили регулярными и повторяющимися поводами для отъездов самодержца и его семьи из Санкт-Петербурга¹⁷. Наконец, императорская фамилия с середины XIX века каждое лето оставляла столицу на несколько недель, чтобы в поездках за границу или в царской крымской резиденции в Ливадии отдохнуть от будничной придворной жизни в Петербурге¹⁸.

Теоретически, путешествия, а также модели мобильности каждого из российских императоров поддаются полной реконструкции — день за днем, год за годом вплоть до самой мелкой детали. Полнота

дошедшей до нас информации о мотивах, целях и течении многочисленных поездок царей показывает, что каждая поездка того или иного монарха в то или иное место внутри страны или за границу представляла собой событие, вызывавшее общественный интерес. Это в особенности касалось ознакомительных и презентационных путешествий царевичей, а также церемониальных поездок царей внутри собственной страны¹⁹. Во время этих поездок происходило детальное инсценирование, расписание которого было тщательно согласовано с представителями царской власти на местах. Губернские и уездные власти придавали значение тому, чтобы местности, которые монарх, один или с семьей, пересекал, были празднично украшены, а высоких гостей по их прибытии приветствовали военный караул и множество достойных и лояльных представителей населения. Обязательной частью ритуала встречи по русской традиции было вручение хлеба-соли на роскошно украшенном серебряном блюде. Прибывшим дамам, как правило, вручали на вокзале букеты цветов. С 1830-х годов местные комитеты, организовывавшие прием высоких гостей, исполняли официальный царский гимн *Боже, царя храни* и приветствовали монархов громкими повторяющимися криками «Ура!».

Моменты встречи монархов с местным населением, а также личное появление правителя или наследника престола в провинции имели важнейшее значение для создания ментальных карт (*mental mapping*) и восприятия России как интегрированного пространства власти. Говоря о символическом значении королевских поездок в Средние века, Клиффорд Гирц убедительно заключает: «Когда короли путешествуют по своей округе, появляясь на публике, посещая праздники, раздавая награды, обмениваясь подарками, или бросая вызов соперникам, они обозначают ее [округу] почти физически как часть себя»²⁰. Также и в XIX столетии любое место в Российской империи маркировалось и репрезентировалось вовне как составная часть собственного властного пространства царя через его присутствие. Физическое присутствие монарха или престолонаследника и сообщения об этом событии в местной и столичной прессе за одну ночь превращали провинциальные города в центры, к которым было приковано внимание имперской политики. Во время своих поездок члены династии «репродуцировали и изменяли» не только пространственный порядок империи. Одновременно они проектировали (и подтверждали) порядок имперского общества непосредственно на месте²¹. Когда решался вопрос о том, кто войдет в организационный комитет, который будет приветствовать путешествующего монарха в момент его прибытия,

а также о том, кто будет стоять рядом с высоким гостем или же, наоборот, будет исключен из церемонии, социальные иерархии внутри местного общества заново организовывались, верность вознаграждалась «близостью» к правителю, а нелояльность, напротив, наказывалась удаленностью (или даже отдалением)²².

С продвигавшимся строительством железных дорог и возрастающим использованием членами правящей династии новых средств сообщения церемонии приветствия и проводы путешествующих монархов все более видоизменялись в местах имперской железнодорожной сети. Таким образом, платформы и крытые перроны страны во второй половине XIX века превратились в значимые сцены саморепрезентации самодержавного правления²³. Во время многочисленных поездок российских монархов по собственной стране люди в провинции регулярно занимали свои «зрительские места» вдоль соответствующих линий железной дороги и толпами устремлялись на вокзалы, чтобы хотя бы одним глазком увидеть «царя-батюшку», когда правитель прибывал с визитом в тот или иной город или же его паровоз заправлялся там топливом и водой²⁴. В правление Александра II простой народ, если повезет, мог даже вовлечь ожидающего на перроне царя в небольшую беседу²⁵. Однако для большинства людей путешествующий монарх оставался во время его поездок по провинции лишь удаленным явлением. Даже на генерала Ханса Лотаря фон Швейница, бывшего в середине 1860-х годов военным уполномоченным Пруссии в Санкт-Петербурге, императорский поезд Александра II произвел «очень странное» впечатление, «когда он, излучая свет, оснащенный со всей возможной роскошью, скользил через оцепеневшую, невозделанную, обитаемую немногими оборванными людьми глушь»²⁶. В восприятии западного дипломата поезд российского правителя не приближал царя к его подданным. Напротив, он был скорее очень выразительным символом тех миров, которые в действительности отделяли монарха от «его» народа. При взгляде на царя «несчастные жители» «деревянных изб» осеняли себя крестом и глядели вслед «дворцу на колесах», «роскошь которого на какой-то миг бросала отсвет сотен свечей на их нищету»²⁷.

Чем больше регионов Российской империи с 1860-х годов присоединялись к пусть медленно, но растущей железнодорожной сети, тем чаще новое средство сообщения использовалось Александром II и другими членами правящей семьи для перемещений по своей стране. Со своих первых лет железнодорожные общества, в большинстве своем управляемые частным капиталом, поняли, что для парков их подвижного состава требуются роскошно оснащенные вагоны-салоны,

которые можно было бы при необходимости предоставить в распоряжение высокородных пассажиров за соответствующее вознаграждение²⁸. Однако стандартизация режима императорских поездок по российским железным дорогам произошла лишь в 1870-е годы²⁹. Так, например, еще в 1874 году не без трений осуществлялась коммуникация между железнодорожной администрацией и губернскими властями во время запланированной поездки одного из членов императорской семьи: в октябре этого года Министерство путей сообщения указало руководству всех соответствующих железнодорожных обществ на то, что следует всегда информировать губернаторов о предстоящем проезде «высочайшей особы» или одного из высокопоставленных лиц³⁰. Это указание демонстрирует, что инструмент «власти через присутствие» во времена ускорившейся царской мобильности мог лишь в том случае полностью срабатывать, если местные власти были заранее проинформированы о предстоящей поездке монарха или высших чиновников. Только тогда они могли сделать соответствующие приготовления и послать делегацию для встречи указанных персон. Однако дьявол таится в деталях даже при единообразном маркировании протяженной территории как гомогенного пространства власти. Так, например, Министерство путей сообщения в июле 1876 года довело до сведения руководства всех железнодорожных обществ, что большинство вокзалов страны во время проезда царского поезда обычно украшены флагами, не имеющими «по своим цветам или расположению цветов значения [официальных] русских флагов...»³¹. Руководствам обществ указывалось поднимать во время путешествия «высочайшей особы правящего дома» только те флаги, которые отвечали приведенным образцам. Также пришлось научить простых служащих вокзалов в момент проезда члена династии или одного из сановников построиться на платформе и приветствовать высоких гостей по единому стандарту. Так, например, министр путей сообщения Посьет в сентябре 1879 года во время инспекционной поездки столкнулся с тем, что в момент его прибытия на один (неназванный) вокзал некоторые служители сняли свои форменные фуражки, а другие лишь приложили руку к козырьку головных уборов³². Министр, стремившийся, очевидно, унифицировать все эксплуатационные процессы на железных дорогах по военному образцу, обеспокоился тем, чтобы срочно сформулировать соответствующее распоряжение, которое бы отрегулировало правильное приветствие сановника в каждом месте российского железнодорожного пространства. В соответствии с этим распоряжением от 9 января 1880 года

каждый член императорской семьи мог отныне ожидать, что во время поездки на каждом вокзале его/ее будут приветствовать одетые в униформу железнодорожные служащие, делающие три шага вперед, прикладывая правую руку к козырьку своих фуражек³³.

От этих инсценированных встреч между царем и подданными кругами расходились послания для разных групп населения. Обитатели столиц, а также иностранные наблюдатели, следившие за ходом действия в прессе или комментировавшие официальные сообщения, могли, таким образом, заново представить себе топографию Российской империи, «маркировав» на своих ментальных картах места, ценность которых возрастала в результате посещения лицом из правящей фамилии. Для членов местных обществ на первом месте стояло, скорее, подтверждение или же преобразование социальной иерархии, отражавшееся в составлении комитета по приему гостей. Наконец, сам император или престолонаследник был важным воспринимающим субъектом во время встреч такого рода. Из частной корреспонденции последних трех монархов на российском троне известно, что встречи с представителями «простого народа» всегда воспринимались как подтверждение глубокой связи между правителем и подданными. Так, например, Александр II сообщал 16 августа 1858 года в письме из Костромы своему брату, великому князю Константину Николаевичу:

Путешествием нашим мы доселе чрезвычайно довольны. Нас повсюду принимают с невыразимым радушием, доходящим иногда, можно сказать, до безумия, в особенности в Ярославле и здесь, так что страшно показываться на улице³⁴.

Для адресата этого письма, ответившего Александру из Стрельны 19 августа, не было ни единого сомнения в том, что такой прием со стороны «доброго православного народа» можно интерпретировать лишь как выражение неразрывной «привязанности» «нашего народа» «к своему Белому Царю»³⁵.

Также и в официальных сообщениях о символических поездках императора или престолонаследника настойчиво повторялся образ глубокой связи между «царем и народом», которая якобы проявлялась во время встреч между правителем и подданными. Это отчетливо видно на примере сообщения о представительской поездке Александра Александровича (с 1881 года — Александра III) и его жены Марии Федоровны, совершенной в 1869 году. Первый этап поездки из Москвы до Нижнего Новгорода наследная чета преодолела на поезде. На этом

пути вокзалы, где императорский поезд делал остановки, а также открытые площадки вагона, в котором ехали цесаревич и цесаревна, служили сценами имперской саморепрезентации. На своем пути в Нижний царский поезд останавливался почти на каждой станции, где его в эйфории приветствовало население. Придворный репортер записал в протокол, что их высочества во время остановок выходили на платформу своего вагона,

...так что народ мог видеть Их свободно; но любо было посмотреть на этих зрителей, видеть эту массу здоровых, довольных лиц, сияющих всеми чертами, и слышать этот любезный русскому сердцу громовой привет народа Царю и Царскому Дому. Конечно, если есть в мире хор без фальшивной ноты, то здесь можно его услышать. Русская душа, народная душа радуется. В живом лице Царя и Сына Царского, она себя узнает и видит, — и слышит жизнь и судьбу свою³⁶.

Встречи наследной пары с представителями «народа» происходили на всех железнодорожных станциях всегда по одной схеме. И в Павловском Посаде, и в Коврове, и в Вязниках, и на станции Новки «представители сословий» выходили навстречу высоким гостям с хлебом-солью. Городские головы или председатели земств приветствовали гостей «простыми речами», которые, «выразительно сказанные внятным, звучным голосом, пришлись по сердцу всем, кто их слышал»³⁷. На юге страны, на станции Калачевская, у короткого соединительного отрезка между Волгой и Доном, куда путешественники прибыли двумя неделями позже, местный комитет исполнил «народный гимн» и приветствовал наследника престола и его супругу многоголосым «Ура!»³⁸.

4.1.2. Структуры восприятия пространства

В начале 1880-х годов приветственные ритуалы, использовавшиеся на вокзалах российского железнодорожного пространства для приема императорских величеств или при их проезде, становились все более привычными. Очевидно, члены императорской семьи придавали все меньше значения этим всегда протекавшим по одной и той же схеме событиям. Несколько раздраженно сообщала, например, в одном из писем своему мужу императрица Мария Федоровна, совершавшая путешествие на поезде из Санкт-Петербурга на Кавказ, что на «очередной станции» ее подняли ото сна крики «Ура!» и гимн *Боже, царя храни*. Это было, с одной стороны, хотя и «трогательно», с другой — все

же «досадно», и в конце концов ей «пришлось подняться, принять губернатора Рязани, предподнесшего [...] букет цветов. Была также гимназия, приют и еще масса народа»³⁹. Днем позже, когда поезд уже находился на подъезде к городу Новочеркасску, императрица задержала приветственную церемонию с тем, чтобы спокойно дописать письмо своему супругу: «В Новочеркасске будет много народу, поэтому я заканчиваю, чтобы немного привести себя в порядок и иметь более респектабельный вид для приема»⁴⁰. Правительница явно воспринимала церемониальные приветствия, ожидавшие ее на каждом вокзале, лишь как тягостную обязанность, как ритуал, существовавший только в физическом появлении члена императорского дома и его разглядывании собравшимися подданными⁴¹.

Подобное же уравновешенное отношение к приветственным ритуалам, разыгрывавшимся при прибытии члена императорской фамилии на вокзалах царской империи, высказывал император Николай II, которого в разных странах высмеивали как «туриста-империалиста»^{*} из-за его десятимесячного путешествия по Азии в 1890–1891 годах⁴². Уже по пути на коронацию в Москву, 6 мая 1896 года, он записал в своем дневнике:

В первый раз после свадьбы нам (с Александрой Федоровной. — Ф.Б.Ш.) пришлось спать отдельно (в поезде. — Ф.Б.Ш.): Это скучно! Встал в 9 ч. После кофе отвечал на телеграммы; даже на железных дорогах они не оставляют в покое. В Твери было несколько депутаций и 60 дам с цветами⁴³.

Когда несколькими неделями позже, 22 июня 1896 года, Николай II вернулся в Санкт-Петербург, он был не слишком воодушевлен тем, что и там, на вокзале Николаевской железной дороги, «была устроена неизбежная торжественная встреча: семейство, свита, почетный караул»⁴⁴. Во время последующих поездок он также не придавал повторявшимся на вокзалах приветственным церемониям большого значения. В своем дневнике он делал особые записи о военных соединениях, которые встречали его на остановках в пути. Когда 17 июля 1896 года он прибыл на вокзал Нижнего Новгорода, он отметил в своем журнале, что там его ожидали «обычная встреча» и почетный караул 11-го Фанагорийского гренадерского полка⁴⁵. Прием на вокзале

^{*} *The imperial globetrotter* (см.: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2: От Александра II до отречения Николая II. М., 2004. С. 444. — Примеч. пер.).

в Киеве 19 августа 1896 года с точки зрения императора также не был чем-то особенным, протекая «как обычно» («На станции встреча как всегда»). Достойным внимания Николаю показалось лишь то, что солдаты почетного караула носили униформу 129-го Бессарабского полка⁴⁶. Эти модели восприятия характерны для большинства записей в его дневнике, где идет речь о встречах с делегациями на вокзалах различных регионов его империи⁴⁷. Последнему монарху на российском престоле империя представлялась как «пространство власти», в котором центральные символические практики, такие как, например, торжественное приветствие правителя в провинции, протекали по единому образцу. Социальное, этническое и культурное многообразие его страны, напротив, не нашло никакого отражения в его дневниковых записях. Лишь разнообразие униформы царской армии напоминало правителю во время его поездок о том, что в действительности он управлял гетерогенным политическим образованием.

Без сомнения, инфраструктурное объединение империи посредством единой сети путей сообщения стабилизировало представление путешествующего самодержца о его стране как о едином пространстве власти⁴⁸. Мобильным правителям и их свите во время их поездок не приходилось, разумеется, осуществлять пересадки внутри российской железнодорожной сети. Движение царского поезда по разделенной на разные части сети происходило в основном беспрепятственно и незаметно для высокопоставленных пассажиров. Во время своих поездок императоры использовали вагон-салон в качестве рабочего кабинета и комнаты для приемов, а также связывались на промежуточных остановках по железнодорожному телеграфу с различными ведомствами империи в Санкт-Петербурге⁴⁹. На географические, культурные или административные внутренние границы монархии при этом, очевидно, не обращалось особого внимания⁵⁰.

Иначе обстояло дело с восприятием внешней границы империи, которую монархи во время поездок в соседние с Россией западные страны всегда пересекали в одних и тех же местах. Поэтому на ментальных картах правителей (и других путешественников из Российской империи) пограничные вокзалы, например Гр́аница (на железнодорожной линии Варшава–Вена) и Вержболово⁵¹ на дороге из Ковно (Каунаса) в Кёнигсберг, занимали прочное место⁵². Не в последнюю очередь из-за своей близости к Санкт-Петербургу маленькое и прежде незначительное местечко Вержболово в губернаторстве Сувалки после строительства железной дороги в начале 1860-х годов развилось в один из важнейших транзитных пунктов пассажирского и товарного

сообщения на западной границе империи⁵³. Одновременно название места в российском словоупотреблении стало кодом, обозначающим контактную зону между «Россией» и «Европой» в широком смысле⁵⁴. Ввиду различной ширины колеи российских и прусских железнодорожных путей даже путешествующие монархи вынуждены были пересаживаться здесь из одного поезда в другой⁵⁵. Поскольку погрузка багажа занимала некоторое время, у путешествующих властителей была возможность немного отдохнуть в царских покоях вокзального помещения, отправить телеграммы или же получить информацию от придворных об актуальных политических событиях внутри страны и за ее рубежами. Переход границы собственного пространства власти воспринимался императорами столь значимо, что они об этом не однажды сообщали в своих дневниках и письмах⁵⁶.

В аргументации Вольфганга Шивельбуша взгляд путешественника в эпоху железных дорог направлялся от пересекаемого ландшафта в сторону внутреннего пространства поезда, на взятую с собой книгу или на спутников в вагоне. Топография окружающей местности представлялась путешествующим на поезде лишь как двухмерная панорама (или панорамное полотно), проплывающая мимо окон поезда и ограниченная рамами вагонного окна. Одновременно вагонное окно отсоединяло путешественника от внешнего мира, отбрасывая его к новой форме интроспекции в поезде⁵⁷. Если даже довольно узкая источниковая база позволяет делать очень осторожные выводы относительно восприятия пространства путешествующими членами российской правящей фамилии, предположения Шивельбуша, как представляется, находят свое подтверждение, если обратиться к описаниям путешествий в письмах Марии Федоровны и дневниковым записям ее сына Николая II. Роскошная обстановка царских поездов позволяла путешествующим императорам посвящать время в сравнительно спокойных поездках чтению, изучению документов, составлению писем или разговорам с другими членами сообщества путешественников. Ландшафт за окнами они зачастую замечали лишь весьма поверхностно. Например, императрица Мария Федоровна так ретроспективно описывала в письме своему мужу впечатления от своей поездки из Гатчины в Оффенбах в мае 1884 года:

Погода стояла чудесная, к счастью, и было так приятно видеть, как мы мало-помалу въезжаем в лето. Сначала мы увидели зеленеющие деревья, затем фруктовые деревья в цвету, потом цветущую сирень, а когда мы приехали, она почти отцвела⁵⁸.

В письме, написанном ею шестью годами позже во время поездки на Кавказ, можно найти похожее описание ландшафта. 12 апреля 1892 года из окна вагона ей на подъезде к Владикавказу открылась следующая картина: «Поля зеленеют, и видна масса цветов, но деревья еще без зелени, это невероятно и очень огорчительно»⁵⁹. Месяц спустя она так описывала природу Южной России, открывшуюся ей из окна поезда: «Растительность кругом великолепна. Вдоль дороги даже видны ландыши, но я не могу выйти, чтобы их сорвать»⁶⁰. Днем позже для описания ландшафта степной области севернее Дона она нашла такие слова: «Саша, мне так грустно без тебя! И эти степи без единого деревца! Я не понимаю, как эти люди могут жить здесь без растительности и без деревьев в такую жару! Ужасно!»⁶¹. Эти письма отличает весьма выборочный взгляд на ландшафт, тянущийся вдоль путей. В описаниях Марии Федоровны нет ни одного упоминания о людях, живущих на территориях, которые она проезжает, ни одного указания на разнообразие этносов, религий и социальных слоев царской империи. Путешественник «задает вопросы» ландшафту, скользящему вдоль вагонного окна, о состоянии растительности и времени города в этой местности. Восприятие разнообразия различных географических зон, охватываемых империей, не служило здесь источником воодушевления величиной собственной страны. Из него выросло лишь только удивление тем, что можно жить в такой скудной степной местности. Помимо описаний, в письмах в высшей степени «мобильной» императрицы Марии Федоровны можно найти всего лишь несколько изображений ландшафта. Очевидно, Мария Федоровна не очень любила рассматривать местности, через которые она проезжала по железной дороге, через вагонное стекло. Так, она находила повсеместно примечательным, что одна придворная дама в ее свите родом с Запада — очевидно, воспитательница ее дочери Ксении — во время поездки на Кавказ весной 1892 года проявила очень «живой интерес» к местности, которую они пересекали: «Она все время прикована к окну»⁶².

Значительно больше места, чем описания ландшафта за вагонным окном, занимают в письмах императрицы описания внутреннего пространства царского поезда. Постоянно возникающая тема — в том числе и в телеграммах и письмах ее мужа — вопрос о температуре и качестве воздуха в вагоне. Мария Федоровна снова и снова жаловалась, например, на жару, духоту или пыльный воздух в ее вагоне⁶³. Императрица все время упоминала в письмах и ритмичные покачивания, характерные для поездок по железной дороге в XIX веке⁶⁴. Наконец, она была очень озабочена украшением своего дворца на колесах,

а также здоровьем членов ее сообщества путешественников (включая ее собаку)⁶⁵. Уже тот факт, что рассматриваемые здесь многочисленные письма были созданы в вагоне царского поезда, иллюстрирует, какое значение придавала императрица частной корреспонденции, а также самонаблюдению во время своих поездок. Часто возвращающийся мотив ее писем — одиночество (в поезде) — топос, возникающий также и в других путевых заметках последних десятилетий царской империи⁶⁶.

Чтение дневников Николая II дает понять, что его взгляд во время его многочисленных железнодорожных поездок по России также был большей частью направлен на происходящее внутри поезда. Как и другие путешествовавшие по железной дороге, взгляд через окно был нужен этому монарху прежде всего для того, чтобы сориентироваться в пространстве. Так, в его дневнике есть записи, свидетельствующие о его усилиях связать время события в распорядке дня с местом, которое проезжает поезд. Так, например, 23 августа 1896 года он записал: «Спал отлично и проснулся в Ковеле. Погода была хорошая, не слишком жаркая. Проехали через Ивангород, где у меня осталось столько воспоминаний!»⁶⁷

Сохранились лишь отрывочные замечания, свидетельствующие о сознательном созерцании ландшафта за окном вагона⁶⁸. В одном случае поездка через Уральские горы и обозначение границы между «Европой» и «Азией» — обелиск у Златоуста — привлекли к себе внимание императора; в другом случае он записал в дневнике, как он вместе с сыном Алексеем в августе 1913 года любовался красотами Крыма вдоль дороги на Севастополь⁶⁹. Однако большинство записей о путешествиях относятся к той жизни, которую Николай вел внутри своего царского поезда, или же к температуре в его вагоне⁷⁰. Помимо этого, записи свидетельствуют, что Николай во время поездок, между всегда одинаково протекавшими встречами на провинциальных вокзалах, коротал время за чтением документов и книг, настольными играми и, если была возможность, музицированием⁷¹.

Как показывает приведенная выше цитата из дневниковой записи от 6 мая 1896 года, император рассматривал свой дворец на колесах прежде всего как частное пространство, которое он охотнее всего делил со своей супругой. Известия, и здесь напоминавшие ему о его должности российского императора, он воспринимал скорее как досадную помеху⁷². Так, 31 марта 1900 года после напряженного визита в Москву он записал: «Приятно находиться в вагоне недосыгаемо от всяких министров!»⁷³ В другом месте Николай называет свой вагон

«каютой» — образ, явственно выражающий его желание уединиться и пространственно отделиться в своем салон-вагоне от внешнего мира и публичного пространства⁷⁴.

4.1.3. Безопасность царя в век технического модерна

Признание не только того, что строительство железной дороги открывало российскому императору новые возможности реализации власти и ее репрезентации в его обширной империи, но и новых опасностей для тела и в целом для жизни самодержца, которые влекло за собой использование новых путей сообщения, было результатом длительного процесса обучения. Его вынуждены были пройти и имперская бюрократия, и сам монарх. Как и пассажирское сообщение на железных дорогах империи в целом, так и технические и административные стороны поездок императора и его семьи на поезде были стандартизированы лишь в 1870-е годы⁷⁵. В соответствующем распоряжении 1878 года царское правительство установило среднюю и самую высокую скорости, а также максимальную длину царского поезда и определило компетенции для технического обслуживания вагона, а также условия финансирования императорских поездок⁷⁶. В этом распоряжении еще не было ни одного параграфа, посвященного вопросу безопасности императора во время поездок по железной дороге. Железнодорожные общества были в целом обязаны заботиться о правильной, спокойной и надежной перевозке высокопоставленных особ (§ 1)⁷⁷.

В деле практического исполнения этих задач администрации железнодорожных компаний тесно сотрудничали с местными полицейскими органами, а также с железнодорожной жандармерией. Контроль за путями на предмет возможных повреждений или же выставление караула вдоль полотна железной дороги были обязанностью транспортных компаний, преимущественно частных. Так, например, Зубов, главный инженер Николаевской железной дороги, управлявшейся Главным обществом российских железных дорог, в циркуляре от 12 ноября 1879 года, направленном ответственным за отдельные участки путей между Москвой и Санкт-Петербургом, распорядился, чтобы ввиду проезда императора Александра II в ночь с 21 на 22 ноября стрелки и переезды на пути следования были проверены, а все громоздкие предметы поблизости от полотна железной дороги убраны⁷⁸. Это должно было предотвратить возможные попытки «злоумышленников» бросить на рельсы шпалы и тем самым

блокировать пути⁷⁹. Управляющим участками путей предписывалось, помимо этого, обеспечить сплошную охрану путей при проезде поезда и лично сопровождать императора вплоть до границы следующего поста. В светлое время суток «доверенные лица» должны были находиться на постах на расстоянии 100 сажен (около 213 м) вдоль железнодорожной линии. Ночью эта дистанция сокращалась до 50 сажен, и каждый сторожевой пост должен был зажечь сигнальный огонь⁸⁰. Благодаря этим мерам предосторожности железнодорожные пути, по которым передвигался российский император, представляли, должно быть, в особенности ночью, импозантное зрелище для стороннего наблюдателя.

Инструкции 1879 года показывают, что железнодорожные общества повсеместно воспринимали задачу обеспечить беспрепятственные и безопасные поездки монархов очень серьезно и при этом не страшились затрат — ни штатных, ни финансовых. Так, например, для охраны отрезка между 51-й и 118-й верстами Николаевской железной дороги 22 ноября следовало выставить 545 человек, которые были набраны как из персонала железных дорог, так и из местного населения, а их надежность должна была проверяться через местные полицейские органы⁸¹. Если подсчитать численность караулов на этом участке (приблизительно 8 человек на версту), то по всей длине железнодорожной линии между Москвой и Санкт-Петербургом только в эту одну ночь по крайней мере 4856 человек были заняты обеспечением охраны Александра II, ехавшего из одной столицы в другую.

Путешествию Александра II в ноябре 1879 года из его летней резиденции в крымской Ливадии в Санкт-Петербург, тем не менее, было суждено войти в историю, хотя и по другой причине. Еще до того, как царь добрался до путей Николаевской железной дороги, 19 ноября на участке Курск–Москва произошел взрыв. Члены исполнительного комитета террористической организации «Народная воля» подложили бомбу, сделав подкоп под полотно железной дороги, с целью заставить поезд сойти с рельсов и таким образом убить императора⁸². Однако Александр II добрался до Москвы невредимым уже к моменту взрыва. Террористы рассчитывали на то, что царь поедет во втором из двух императорских поездов, двигавшихся на расстоянии получаса езды друг за другом. Однако в действительности император находился в первом поезде, беспрепятственно проехавшем подготовленное к взрыву место. Когда бомба была взорвана, с рельсов сошел поезд с императорской свитой, причем его пассажиры отделались лишь легкими ранениями и испугом.

Первая реакция бюрократов и прессы на это покушение показывает, что удар такого рода еще находился за пределами представлений людей, отвечавших за безопасность царя⁸³. Когда князь Дмитрий Оболенский, ехавший в поезде императорской свиты и переживший взрыв, непосредственно после событий поспешил в Москву, чтобы доложить о происшествии министру императорского двора графу Адлербергу, шефу Третьего отделения собственной Его Величества канцелярии генерал-адъютанту Дрентельну и московскому генерал-губернатору князю Долгорукову, никто из троих этих людей не хотел верить, что причиной взрыва мог быть террористический акт. Граф Адлерберг очень недоверчиво отнесся к печальным вестям, которые принес Оболенский: «Вы знаете, при крушении нервы очень бывают расстроены. Вы ложитесь спать, и, когда выспитесь, вам все иначе покажется»⁸⁴. Потребовалось, однако, не так много времени, чтобы признать, что доклад Оболенского был чистой правдой и что террористы готовили взрывы еще в двух местах по пути следования царского поезда.

Тот факт, что террористы отважились покуситься на царский поезд Александра II в пределах городской черты Москвы, стал настоящим шоком для царской элиты. Можно заметить, что после покушения 19 ноября в сфере восприятия безопасности в среде бюрократии произошли изменения, а меры по охране императорских поездок по железной дороге были ужесточены. Подробная *Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях* была выпущена лишь в начале 1890-х годов — определенно под впечатлением от крушения поезда в Борках в 1888 году⁸⁵. В отличие от распоряжения 1878 года в директиве 1891 года была эксплицитно выражена тема террористической опасности. Инструкции прямо обязывали силы безопасности предотвращать незапланированные остановки или аварии царского поезда, а при осмотрах обращать особое внимание на преднамеренные повреждения мостов и рельсов, обнаруживать прорытые под полотном туннели или зарытую в землю взрывчатку⁸⁶. К тому же караульным предписывалось оценивать благонадежность людей, проживавших поблизости от железнодорожных сооружений, в особенности тех, кто только что переехал в это место (§ 14). Непосредственно перед проездом императорского поезда стрелки следовало завинчивать, а все посторонние должны были держаться безопасного расстояния от полотна железной дороги, составлявшего не менее 100 сажен (около 213 м)⁸⁷. В самый момент движения императора все подданные, находившиеся поблизости, должны были на мгновение замереть в неподвижности: пароходное сообщение

под железнодорожными мостами прекращалось, а также товарные и пассажирские поезда, находившиеся на линии, должны были прервать свое движение⁸⁸. В поездах, ожидавших на вокзалах, следовало запереть окна и двери при проезде царского поезда. Любопытных можно было пустить на близкое расстояние от путевых сооружений только в том случае, если они были лично знакомы представителям местных сил безопасности⁸⁹. Если в конце 1870-х годов железнодорожные общества беспокоились о наборе штата караульных, то в начале 1890-х годов охрана путей была возложена на железнодорожную жандармерию, что указывает на стремление государства принять больше участия в обеспечении безопасности. Также был серьезно усилен личный состав караульных войск. В результате железнодорожная линия, по которой проезжал императорский поезд, теперь охранялась караульными, находившимися днем на расстоянии друг от друга в 50 сажен, а ночью — в 25⁹⁰. На деле это означало, что к началу 1890-х годов охрана путей, по которым передвигался императорский поезд, требовала в два раза больше людей, чем еще в конце 1870-х годов⁹¹.

Усиление мер безопасности привело также к тому, что российские императоры, чей радиус мобильности теоретически только возрастал благодаря модернизации инфраструктуры страны, в действительности все сильнее отдалялись от собственного народа. В противоположность своему отцу, Александр III крайне редко путешествовал по стране, окопавшись, в восприятии своих современников, в подобном крепости Гатчинском дворце в пригороде Петербурга⁹². Его сын Николай II намного больше пользовался железной дорогой для передвижения по стране. Однако изменившаяся ситуация с безопасностью заставляла власти максимально возможно маскировать передвижение его поезда по российским железным дорогам. Так, например, в циркуляре от 1 сентября 1897 года сотрудникам Петербурго-Варшавской дороги предписывалось более не называть поезд царя в телеграммах «императорским поездом», но просто «экстренным поездом»⁹³. Здесь очевидно стремление сократить число людей, знающих о передвижении правителя по собственной стране, до ограниченного числа тех, кого можно зачислить в категорию достойных доверия лиц⁹⁴. Когда в 1912 году Николай II отправился в поездку на Бородинское поле, чтобы участвовать в празднествах в связи со столетием знаменитого сражения с Наполеоном, строго охранялись не только железнодорожная линия, но и мосты и другие стратегические пункты железнодорожных путей⁹⁵. Помимо этого, все люди, проживавшие вдоль железнодорожного полотна, должны были

заранее зарегистрироваться в полиции. Таким образом надеялись избежать приближения к пути, по которому следовал император, подозрительных и вообще неизвестных личностей⁹⁶. Тем не менее внимательные современники отдавали себе отчет в том, что все более широкие меры по обеспечению безопасности, принимавшиеся властями для защиты монарха, в сущности имели лишь символическое значение. Гвардии полковник Рихард фон Пфейл унд Клейн Элгут, контролю которого был поручен участок путей на железнодорожной линии от Санкт-Петербурга до Пскова осенью 1888 года, записал впоследствии, что польза от охраны железнодорожных путей была по крайней мере «сомнительна»: «Если бы злоумышленник действительно попытался пустить под откос поезд, то караул едва ли смог бы его обнаружить в непроглядной тьме ночей»⁹⁷.

4.1.4. «Чудо в Борках»

Отвечавшие за безопасность императора чиновники вынуждены были вскоре признать, что царю во время его поездок угрожала опасность не только со стороны террористов. Ключевым переживанием новых угроз для тела и жизни мобильного императора в век железных дорог стало вовсе не покушение на Александра II 19 ноября 1879 года, но легендарное крушение у селения Борки 17 октября 1888 года, полностью разрушившее поезд императора Александра III, причем и он, и его семья каким-то «чудом» остались живы⁹⁸. Несчастный случай на железнодорожной линии Севастополь–Харьков, стоивший жизни двадцати трем пассажирам (ранения получили более тридцати человек), стал знаком досрочного завершения многомесячного путешествия Александра III, посетившего вначале военные маневры на Украине, затем принявшего участие в охоте в Польше и, наконец, отправившегося в Область Войска Донского и далее на Кавказ и в Грузию⁹⁹. Императорский поезд, в котором находились царская чета, наследник Николай Александрович и его пять братьев и сестер, а также прислуга и царская свита, уже следовал назад в Санкт-Петербург, когда на участке между станциями Лозовая и Харьков, у местечка Борки, в 12:14 один из двух паровозов на высокой скорости сошел с рельсов, внезапно остановив весь состав. При ударе передняя часть поезда, в том числе вагон министра путей сообщения и царская кухня, полностью разрушились, а почти все находившиеся там пассажиры погибли. Царь и его семья в этот момент завтракали в вагоне-столовой. Хотя и этот вагон, находившийся во второй трети состава, полностью разрушился, никто

из находившихся в нем не погиб. И Александр III, и Мария Федоровна, и другие члены императорской семьи получили лишь легкие ранения.

Крушение под Борками имело далекоидущие последствия для организации российского железнодорожного дела в целом и для хода императорских поездок в особенности. К тому же царское правительство сумело искусно использовать спасение императорской семьи из настоящего ада 17 октября для стабилизации мифа о богоспасаемом царе и избранном Провидением русском народе. На это указывает тот факт, что крушение поезда под Борками впоследствии вылилось в два различных нарратива, которые анализируются ниже. Если ориентированное на рациональные аспекты повествование было направлено на то, чтобы вскрыть причины крушения, назвать виновных и сделать выводы из катастрофы, то история о «чуде в Борках» стремилась затушевать причины несчастья и укрепить существующие властные структуры. В конце концов в политических и публичных дебатах второй из этих двух нарративов оказался более устойчивым и влиятельным.

Реконструкция события

Уже непосредственно 17 октября в российской прессе начались дебаты о возможных причинах крушения поезда под Борками. В то время как одни авторы распространяли слухи о террористическом акте, другие винили в происшедшем инженеров Курско-Харьковско-Азовского железнодорожного общества и заодно служащих Министерства путей сообщения¹⁰⁰. Выяснением настоящих причин катастрофы вскоре после событий занялась экспертная комиссия, которую возглавил обер-прокурор уголовного кассационного департамента Сената Анатолий Федорович Кони¹⁰¹. 20 октября, в сопровождении инженеров-железнодорожников, Кони прибыл на место крушения. Изучение места аварии и опрос свидетелей и экспертов продолжались до начала ноября¹⁰². По мнению комиссии, крушение 17 октября последовало не в результате теракта или какого-либо другого преднамеренного вмешательства в эксплуатацию железной дороги. Эксперты рассматривали катастрофу скорее как несчастный случай, вызванный стечением нескольких факторов. Во-первых, потерпевший аварию поезд, состоявший из пятнадцати вагонов, тянули два паровоза: один пассажирский и один товарный, — то есть он был слишком длинным и тяжелым для путей, по которым двигался¹⁰³. Во-вторых, он прошел по проблематичному участку со скоростью 67 верст/ч (около 72 км/ч), тем самым превысив предусмотренную скорость в 37 верст/ч (около 40 км/ч) и допустимый для товарных паровозов темп 40,5 верст/ч.

Об увеличении скорости, которое, вероятно, и привело к повреждению путей упомянутым локомотивом, распорядился инспектор царского поезда барон Александр Фердинандович фон Таубе, стремившийся нагнать полуторачасовое опоздание поезда и доставить императора к цели его путешествия по расписанию¹⁰⁴. В-третьих, участок пути, на котором потерпел крушение поезд, требовал ремонта, на что определенно указывали истлевшие шпалы вблизи места аварии¹⁰⁵. Комиссия пришла к заключению, что крушение не было вызвано преднамеренными действиями¹⁰⁶. Эксперты, однако, указали, что ответственные лица в Министерстве путей сообщения, а также в руководстве Курско-Харьковско-Азовского железнодорожного общества пренебрегли своими обязанностями, возникавшими вследствие проезда царского поезда, и проигнорировали инструкции по технике безопасности. К тому же катастрофа у селения Борки выявила недостатки в организации российского железнодорожного сообщения в целом и поездок императорской семьи в частности¹⁰⁷.

По вопросу о том, какие выводы следовало извлечь из катастрофы под Борками, мнения в имперском правительстве разделились. Важным пунктом, по которому велись споры, был вопрос о том, должен ли министр путей сообщения, Константин Николаевич Посьет, подавший после катастрофы в отставку наряду с другими ответственными лицами, ответить также и перед судом. На заседании Совета министров 6 февраля 1889 года большинство высказалось за то, чтобы предъявить обвинение Посьету. Против этого высказался министр внутренних дел Дмитрий Андреевич Толстой. Он предупреждал, что этот процесс может повредить авторитету всего правительства, дав понять народу, что царя окружают плохие советчики¹⁰⁸. Департамент гражданских и духовных дел Государственного совета также не поддержал Совет министров, порекомендовав 13 февраля 1889 года не предавать министра Посьета и его помощника барона К.И. Шернваля суду. Александр III последовал этому совету и велел объявить, что обвинение не будет выдвинуто ни против одного ответственного лица¹⁰⁹.

Вторым пунктом, по которому разошлись мнения администраторов, был вопрос о том, в какой степени общество следует информировать об истинных причинах катастрофы. Интерес журналистов к случившемуся был все еще довольно высоким даже в начале 1889 года. Так, консервативная газета *Гражданин* объявила, например, что «каждый русский человек» хотел бы знать подробнее об этом «русском деле»¹¹⁰. На своем заседании 24 апреля 1889 года Государственный совет высказался большинством голосов за то, чтобы проинформировать

публику о причинах катастрофы через *Правительственный вестник*¹¹¹. Ober-прокурор Кони получил задание сочинить проект правительственного заявления, повлиять на содержание которого попытались также новый министр путей сообщения Адольф Яковлевич Гюббенет и ober-прокурор Священного синода Константин Петрович Победоносцев. Если министр путей сообщения со всей очевидностью был склонен к тому, чтобы скрыть истинные причины катастрофы, то Победоносцев был настроен на то, чтобы повернуть правительственное заявление в сторону чудесного спасения императорской семьи¹¹². Глава высшего церковного органа настаивал на том, чтобы серьезно сократить проект, предложенный Кони, снабдив его, по выражению последнего, «лирическим» заключением. Несмотря на эти изменения, заявление, тем не менее, так и не было опубликовано, в чем прокурор Кони обвинял царскую «бюрократию», которой было совершенно безразлично «общее мнение»¹¹³.

В царском рескрипте, опубликованном 15 мая 1889 года в *Правительственном вестнике*, Александр III объявил судебное расследование железнодорожной катастрофы закрытым. В качестве причины аварии в тексте была названа «неосторожность должностных лиц». При этом что министр путей сообщения не был выставлен виновным, его преемнику было поручено «устранение беспорядков, неустройств и хозяйственных упущений, вредящих безопасности движения и нарушающих правильный ход железнодорожной службы»¹¹⁴. Вместо того чтобы проинформировать читателей о результатах расследования крушения, царь в этом документе вознес благодарность «божественному промыслу», который «чудесно» избавил его, императрицу и их детей от «неотвратимой гибели» 17 октября 1888 года. «Над Нами», писал император, совершилось «дивное явление милости Божией», которое следует понимать как «грозное внушение свыше» «каждому из поставленных на дело начальств» в будущем «верно соблюдать долг своего звания»¹¹⁵.

Несмотря на нежелание царского правительства информировать общество о точных причинах аварии, по завершении расследования администрация предприняла конкретные шаги, чтобы предотвратить возможность такой катастрофы в будущем. Во-первых, уже 28 октября 1888 года Александр III поручил исполняющему обязанности министра путей сообщения Герману Егоровичу Паукеру изготовить замену разрушенному под Борками царскому поезду, принадлежавшему Николаевской железной дороге, учитывая при создании нового поезда опыт западноевропейских стран¹¹⁶. Во-вторых, на Министерство путей

сообщения возлагалась обязанность разработать новое положение, по-новому регулировавшее планирование, организацию и осуществление поездок российского императора по железной дороге, уделяя при этом повышенное внимание вопросу о безопасности монарха. Реформа была завершена с изданием *Положения об императорских поездах* 15 июля 1890 года и *Инструкции по охране императорских железнодорожных поездов* 1891 года, содержание которых обсуждалось выше¹¹⁷. В-третьих, после 17 октября 1888 года был реорганизован ответственный за инспекцию императорских поездов орган. Начальник этой контрольной инстанции был обязан каждый год публиковать отчеты, детально документирующие каждое перемещение подвижного состава из императорского парка внутри страны и за ее пределами. Благодаря этим отчетам сегодня можно точно реконструировать все железнодорожные поездки членов императорской семьи после 1894 года¹¹⁸.

Конструирование «чуда»

На все эти события в публичной сфере, по всей вероятности, обращали мало внимания, поскольку фокус официальных отчетов о событии 17 октября с самого начала был направлен на «чудесное спасение» царской семьи из-под обломков императорского поезда. Рассказ о «чуде в Борках» складывался из различных элементов, в самых разных комбинациях отразившихся в многочисленных дневниковых записях, изображениях и воспоминаниях о событии. Прежде всего, большинство современников указывали на масштаб разрушений и на число жертв катастрофы, чтобы таким образом превознести сенсационное спасение царя и его семьи. Уже в телеграмме министра императорского двора от 18 октября, перепечатанной многими газетами, говорилось, что вагон, в котором в момент несчастья находились император и его семья, был полностью разрушен во время аварии:

...вагон-столовая [...]: все основание с колесами выбросило, стенки сплюснулись, и только крыша, свернувшись на одну сторону, прикрыла находившихся в вагоне. Невозможно было представить, чтобы кто-либо мог уцелеть при таком разрушении. Но Господь Бог сохранил Царя и Его семью: из обломков вагона вышли невредимыми...¹¹⁹

Воздействие на публику описаний такого рода усиливалось тем, что цензура непосредственно после события позволила публиковать рисунки и фотографии с места катастрофы. Так, например, в середине ноября в иллюстрированном журнале *Нива* появились свидетельства

очевидцев о «катастрофе 17 октября 1888 года», иллюстрированные большого формата литографиями и репродукциями фотографий потерпевшего аварию царского поезда¹²⁰. На них вплоть до деталей виден масштаб разрушений: например, вагон, в котором ехали дети императора, представлял собой разорванный куб, без пола, с выбитыми окнами, грозивший сорваться с железнодорожной насыпи в бездну; или как хаос из досок, балок и металлических частей выглядела закрепленная клиньями среди других обломков, лишенная кузова ходовая тележка вагона-столовой, в котором находился император (илл. 12 и 13). Для обычного читателя газет, мало разбиравшегося в конструкции железнодорожных вагонов, эти иллюстрации не несли большой информационной ценности и служили лишь в качестве фона почти невероятного рассказа о спасении царской семьи из настоящего ада. Для комментаторов верноподданнической прессы не было никаких сомнений в том, что здесь могла идти речь только лишь о «чуде Всевышнего»:

Под этими обломками, казалось, была погребена Царская Семья. Но Бог не попустил такого несчастья для России: Царь, Царица и Августейшие Дети были сохранены для Отечества одним лишь чудом Всевышнего¹²¹.

В официальном изложении события освобождение царской семьи служило доказательством особой милости, которая по велению Господа выпала на долю России. В манифесте от 23 октября Александр объявил, что его спасение следует понимать как ответ Господа на ежедневные молитвы «тысячи тысяч верных сынов России» за жизнь царя, «жизнь посвятившего благу возлюбленного Отечества»¹²². Для консервативных современников после «чуда в Борках» не оставалось сомнений в том, что они жили в «святой земле» и Бог простер Свою спасительную руку над мифическим единством самодержавия, православия и народности¹²³. Публицист и издатель верноподданнической газеты *Гражданин* Владимир Мещерский полагал, что после «чуда в Борках» в российском обществе можно наблюдать ренессанс религиозности¹²⁴.

Вторым важным элементом репрезентации «чуда в Борках» было изображение поведения членов царской семьи во время и сразу после трагедии. Уже в телеграмме министра императорского двора от 18 октября подчеркивалось, что Александр III лично помогал спасать жертв катастрофы. Царь сел в поезд, доставивший его обратно на станцию

Лозовую лишь тогда, когда все погибшие и раненые были перенесены в санитарный поезд. На Лозовой император и местное духовенство отслужили благодарственный молебен за «дивное избавление величайшей опасности», после чего все спасшиеся, независимо от их словной принадлежности, были приглашены на общий ужин в зале ожидания третьего класса¹²⁵. Этот рассказ представляет Александра как сильного, верующего и неуязвимого императора, заботящегося о благополучии своих слуг и подданных и наполняющего идею мифического единства «царя и народа» практическим действием. Впоследствии этот рассказ был дополнен другими деталями, причем границы между достоверным фактическим сообщением, личными размышлениями и мифическим преувеличением все более размывались. Так, репортеры узнали из надежного источника, что царь после катастрофы плакал при взгляде на множество погибших¹²⁶. Другие были уверены, что императорская семья только потому выжила в катастрофе, что Александр сумел подхватить при падении крышу вагона-столовой и удерживал ее своими могучими руками, позволив спастись его обитателям¹²⁷. Если царь Александр в этом повествовании описывается через его «мужские» добродетели — силу и лидерские способности, то поведение Марии Федоровны на месте аварии в восприятии большинства журналистов полностью соответствовало ролевому образу заботливой и сострадательной «матери отечества». Императрица, согласно сообщению в журнале *Нива*, лично успокаивала и утешала раненых, не различая при этом людей низкого и высокого состояния. Такие проявления «действовали магически на пострадавших»¹²⁸.

Изображения этого рода должны были вызвать у современников ассоциации с рассказами из Нового Завета. Тот факт, что император и его семья сопротивлялись силе смерти и, наследуя Христу, сами унизились до того, чтобы в дождь и грязь нести утешение пострадавшим из низких социальных слоев, способствуя их исцелению, выставлял правителя как помазанника Божьего и благословенного Провидением человека. Без всяких сомнений, интерпретации такого рода внесли серьезный вклад в стабилизацию царского мифа в эпоху правления Александра III. Современники сообщали единодушно об эйфории, сопровождавшей встречу императорской семьи, возвращавшейся после катастрофы под Борками, в Харькове, Москве и Санкт-Петербурге. Так, городской голова Санкт-Петербурга Петр Аполлонович Грессер сказал, что никогда не переживал такой «стихии, стихии восторженности», как тогда, наблюдая встречу императора в Петербурге 23 октября¹²⁹. «С момента 'чуда в Борках'», писал немецкий посол

в Санкт-Петербурге фон Швейниц, «в столице верили, что никто больше не отважится угрожать жизни столь явно охраняемого Провидением царя»¹³⁰.

В качестве третьего важного элемента, принадлежащего рассказу о «чуде в Борках», следует рассмотреть дискурс о ранениях, которые Александр III получил в результате аварии 1888 года. Несмотря на то что в официальной интерпретации несчастного случая 17 октября царь вышел из железнодорожного ада без единого телесного ранения, уже в сообщениях того времени можно найти указания, что во время аварии царь все же получил травмы. Уже в начале ноября 1888 года в прессу попал диагноз лейб-медика императорской семьи Г.И. Гирша, в котором шла речь о сильном ушибе правого бедра императора и двух небольших, но сильно кровоточивших ранах на руке императрицы. Рука императрицы в результате удара серьезно опухла и после ранения потемнела¹³¹. Сообщения о ранениях на теле императора повсеместно сопровождались повествованием о том, что император и его супруга на месте аварии вели себя подобно Христу. С другой стороны, все это питало рассуждения и страхи, что катастрофа поезда 17 октября могла причинить императору больший вред, чем сообщалось официально. При этом современники были озабочены со всей очевидностью не только телесными, но и психическими травмами¹³². Так, немецкий посол фон Швейниц записал 23 октября (4 ноября н. ст.) 1888 года в своем дневнике:

Здесь и там слышен вопрос о том, будет ли опасное физическое и психическое потрясение, случившееся во время катастрофы, иметь воздействие на царя, который еще не поправился от зрелища растерзанного отца (в результате покушения 1 марта 1881 года. — Ф.Б.Ш.)¹³³.

Когда осенью 1894 года Александр III неожиданно тяжело заболел, в публичной сфере усилились разговоры о том, что причиной этому — запоздалые последствия катастрофы 1888 года. Александр III умер в Крыму 20 октября 1894 года в возрасте 49 лет от болезни почек. Слухи о том, что болезнь царя, прежде довольно крепкого физически, была вызвана внутренними повреждениями, полученными в результате аварии, происходили, судя по всему, от лейб-медика Александра III московского профессора медицины Г.А. Захарьина¹³⁴. Тот факт, что это объяснение ранней смерти Александра обнаруживается во многих воспоминаниях современников, указывает на то, что воздействие рассказа о «чуде в Борках» в начале 1890-х годов уже

несколько поблекло¹³⁵. Даже лояльные подданные царя к этому времени не могли некритически верить в «неуязвимость» правителя. Даже в консервативных кругах утвердилось убеждение, что вопрос о телесной уязвимости императора совершенно по-новому стоит в век железных дорог.

Как переживали катастрофу 17 октября сами члены императорской семьи, как они описывали ее в своих свидетельствах? Немногие дошедшие до нас высказывания, принадлежащие Александру III, его супруге Марии Федоровне и цесаревичу Николаю, указывают на то, что опыт собственного выживания под Борками также и у членов династии укрепил убежденность в том, что они избраны Богом, чтобы править величайшей континентальной империей на земле. Месяц спустя после аварии император Александр писал своему брату Сергею:

Что мы перечувствовали, что мы испытали и как возблагодарили Господа, ты можешь себе представить! Этот день не изгладится никогда из нашей памяти. Он был слишком страшен и слишком чуден, потому что Христос желал доказывать всей России, что Он творит еще чудеса и спасает от явной гибели верующих в Него и Его великую милость¹³⁶.

Ощутил ли император сразу же свое спасение как знак Божьей милости или же его сформировала последующая интерпретация официальным нарративом как «чуда в Борках», мы не знаем. Однако этот вопрос не является ключевым для понимания смыслообразующего воспоминания спасшихся во время катастрофы. В том, что спасение из-под обломков царского поезда было проявлением воли Божьей, не сомневалась и Мария Федоровна. Семь лет спустя после происшествия она, уже вдова, вспоминала в одном из писем к своему сыну Сергею «волшебный день»,

...после которого я вдвойне оценила мое счастье и смогла, благодаря Богу, который сохранил жизнь всем моим самым близким на земле, почувствовать то *незабываемое счастье* вновь найти просто под обломками обожаемого Папу и всех моих дорогих детей целыми и невредимыми¹³⁷.

Также и 22-летний наследник престола Николай Александрович связывал свое спасение 17 октября с проявлением воли Господа на земле. Во всяком случае, лишь несколькими днями позже, то есть

после публикации телеграммы министра императорского двора от 18 октября, он рассматривал события под Борками как «чудо». Вечером того дня, когда произошла катастрофа, престолонаследник записал в своем дневнике:

17 октября. Вагон. Бедная Камчатка (собачка. — Ф.Б.Ш.) убита! Роковой для всех день, все мы могли быть убиты, но по воле Божией этого не случилось. Во время завтрака наш поезд сошел с рельсов, столовая и 6 вагонов разбиты и мы вышли из всего невредимыми. Однако убитых было 20 чел<овек> и раненых 16. Пересели в Курский поезд и поехали назад. На ст<анции> Лозовой был молебен и панихида. Ужинали там же. Все мы отделались легкими царапинами и разрезами!!!¹³⁸

Всего недель позже в дневниковых записях цесаревича возникают фигуры интерпретации, навеянные официальной репрезентацией катастрофы. 25 октября Николай в письме своему дяде Сергею описывал события 17 октября уже как «истинное чудо Божье»¹³⁹. Насколько сильно сила Божья ощущалась в тот день, становится ясным из описания страхов, которые пережил наследник в момент катастрофы. В письме своему дяде он описал это очень выразительно:

В жизнь свою не забуду я того ужасающего треска, раздавшегося от всех ломавшихся вещей, стекол, стульев, звона тарелок, стаканов и т.п. Я невольно закрыл глаза и, лежа, ожидал все время удара по голове, который сразу покончил бы со мной; до того был я уверен, что настал последний час, и что наверное многие из нас уже убиты, если не все. После третьего толчка все остановилось. Я лежал очень удобно на чем-то мягком и на правом боку. Когда я почувствовал сверху холодный воздух, то открыл глаза, и мне показалось, что лежу в темном и низком подземелье; над собой я видел в отверстие свет и тогда стал подниматься, без особого труда я вылез на свет Божий и вытащил Ксению оттуда же. Все это мне показалось сном, так это все скоро случилось. Когда я еще вылезал, я с леденеющим ужасом подумал о дорогих Папá и Мама́ и никогда не забуду ту божественную радость, когда увидел их стоящими на крыше бывшей столовой в нескольких шагах от меня. Я тебя уверяю, мы все имели то чувство, что воскресли из мертвых и все внутренне благодарили и так помолились Богу, как может быть редко в своей жизни или никогда. Но когда я увидел, что все сидевшие за завтраком вылезают один за другим из-под обломков, я постиг то чудо, которое Господь сотворил над нами¹⁴⁰.

Авария поезда под Борками глубоко тронула молодого наследника престола. Спасение из-под обломков императорского поезда укрепило в Николае, три года спустя пережившем в Японии также покушение на свою жизнь, убеждение, что он сам является орудием Бога на земле. Записи в его дневнике указывают на то, что в последующие годы 17 октября он регулярно вспоминал о травматическом событии под Борками и счастливом спасении своей жизни¹⁴¹. Когда 17 октября 1905 года, во время происходивших в стране бурных событий — Всеобщей забастовки и революционных беспорядков, Николай подписал Октябрьский манифест, в котором гарантировал своим подданным основные права, а также обещал демократические выборы с целью создания народного представительства, он поклялся Богу во второй раз защитить свою страну в этот день. Вечером этого судьбоносного дня царь записал в дневнике:

17-го октября. Понедельник. [...] Сидели и разговаривали, ожидая Витте. Подписал манифест в 5 час. После такого дня голова сделалась тяжелою и мысли стали путаться. Господи, помоги нам, спаси и умири Россию!¹⁴²

17 октября стал важным памятным днем не только для Николая и других членов императорской семьи. Также и православные верующие вспоминали регулярно в этот день о чудесном спасении своего правителя из-под обломков царского поезда. Непосредственно после этого события во всей стране служили благодарственные молебны за спасение императорской семьи¹⁴³, и «на все времена» было установлено служение молебнов в этот памятный день¹⁴⁴. На месте аварии на собранные средства была установлена огромная церковь в память о «чуде под Борками»¹⁴⁵. Церковь Спасов Скит была возведена в неорусском стиле и освящена 14 июня 1894 года в присутствии Александра III и Марии Федоровны, за четыре месяца до смерти императора¹⁴⁶ (илл. 14). В Харькове на средства, собранные местным духовенством, установили памятный колокол, который ежегодно 17 октября в час дня своим звоном напоминал о «чуде в Борках»¹⁴⁷. В северном российском городе Вологде, которая, как утверждали верующие, 17 октября 1655 года была избавлена от чумы благодаря воздействию чудотворной иконы, в 1888-м был организован сбор средств, чтобы финансировать создание серебряной памятной лампы¹⁴⁸. Также и число православных часовен и церквей, посвященных Александру Невскому, святому защитнику царского семейства, значительно выросло после катастрофы под Борками¹⁴⁹. Православный священник Н. Николаев

из Саратова, летом 1912 года посетивший собор Спасов Скит во время поездки в Харьков, вспомнил на этом месте стихотворение, которое он ребенком учил наизусть в школе:

Ехал Царь с своей семьею,
Поезд вдруг сошел с пути,
Было многим тут могилу
Суждено, дитя, найти...
Кровь лилась, стонали люди,
Смерть была со всех сторон,
Государь с своей семьею
Только Богом был спасен...¹⁵⁰

Как следствие, воспоминание о событиях 17 октября 1888 года крепко врезалось в память русского православного населения¹⁵¹.

16 ноября 1888 года цензура разрешила к печати лубок, на котором была красочно изображена сцена *Провидение Божие спасает Государя и Его семейство*¹⁵². На заднем плане можно увидеть изображение царского поезда с двумя украшенными паровозами. На переднем плане стоят Мария Федоровна с двумя маленькими детьми, наследник престола Николай, а также царь Александр III с одной из дочерей. Члены императорской семьи совершенно невредимы, а их одежда безупречна. Они стоят на обломках вагона, а солдаты заняты спасательными работами. Сцену обрамляет затянутое облаками небо, в котором ангел простирает свои руки над обломками императорского вагона-столовой, защищая его, и направляет луч света из вышины на остатки царского поезда (илл. 15). В этой картине, как в зажигательном стекле, обнаруживается целый пучок основных топосов повествования о «чуде в Борках»: разрушенный царский поезд, гора обломков после аварии, невредимые члены императорской семьи и, наконец, ангел Господень, который охраняет Романовых и Россию от опасностей технического модерна. Высказывание этой картинки было весьма амбивалентным. С одной стороны, она напоминала зрителю о том, что 17 октября 1888 года Бог выказал Свою милость России и ее правителю на царском троне. С другой стороны, она вызывала в памяти современников тот факт, что тело и жизнь царя в эпоху паровых машин и железных дорог подвергается опасностям совсем иного рода. И не только инженеры Министерства путей сообщения были прекрасно осведомлены о том, что в будущем в ситуациях подобного рода более не следует полагаться на чудо Господне¹⁵³.

4.2. БОРЬБА С ВНУТРЕННИМИ БЕСПОРЯДКАМИ

Когда Франц Антон фон Герстнер в 1835 году представил царю Николаю I на рассмотрение свое предложение о строительстве железнодорожной сети в европейской части России, он подчеркнул, что железные дороги уже сослужили британскому правительству ценную службу при подавлении восстания в Ирландии. Одновременно он указывал, что царское правительство могло бы быстрее и эффективнее побороть национальный подъем в Польше в ноябре 1830 года, если бы царская империя на тот момент уже была покрыта сетью железных дорог¹⁵⁴. Когда Николай I в феврале 1851 года отдал распоряжение о строительстве дороги из Петербурга в Варшаву, он руководствовался в том числе соображениями, в основе которых лежала аргументация Герстнера. В то время как ведущие планировщики транспорта отвергали идею строительства этой дороги, поскольку экономически она была крайне невыгодна, царь намеревался с ее помощью сильнее привязать политически беспокойную Польшу к российской метрополии. Не в последнюю очередь эта дорога должна была дать правительству возможность быстро перебросить войска из центральных областей России в случае нового восстания на западных окраинах империи. Образцом тому была железнодорожная линия из Варшавы в Вену, которая в 1849 году сослужила российскому правительству хорошую службу, дав возможность отправить по ней дивизию для подавления революции в Венгрии¹⁵⁵.

4.2.1. Железные дороги во время Январского восстания 1863 года

Уже очень скоро после своей постройки железнодорожный путь из Петербурга до Варшавы в сентябре 1862 года доказал свою пригодность для транспортировки царских полков. Когда 11 (22) января 1863 года в Царстве Польском и Западном крае развернулось Январское восстание, правительство отправило по этой дороге в мятежный регион военные подкрепления. Операция эта осложнялась тем, что восставшие уже в первые дни сожгли деревянные железнодорожные мосты и перерезали провода железнодорожного телеграфа¹⁵⁶. Восставшим удалось разрушить рельсовые сооружения на участке в 50 верст и таким образом полностью парализовать на время сообщение между Петербургом и Вильно. С озабоченностью царское правительство наблюдало, как служащие частного железнодорожного общества,

а также сотрудники телеграфа присоединялись к «мятежникам». Персонал Петербурго-Варшавской железной дороги в восставших провинциях почти полностью состоял из подданных польской национальности, многие из которых симпатизировали политическим целям восстания¹⁵⁷. Сотрудники железнодорожного правления снабжали мятежников информацией о планах передвижения военных транспортов и предоставляли в распоряжение восставших поезда для передвижения¹⁵⁸. Повреждение путей и сопротивление польских железнодорожных служащих затруднило переброску царских войск в достаточном количестве в западные области. Однако уже 19 января 1863 года сообщение на поврежденных участках было восстановлено, хотя из-за разрушенных мостов еще долго приходилось передвигаться с пересадками по оторванным друг от друга участкам дороги. Теперь восставшие открывали огонь из лесов по поездам, перевозившим войска. По этой причине военные решили перед проездом армейского соединения — как во вражеской стране — пускать вперед паровоз для разведки местности¹⁵⁹. Самодержавный режим реагировал на атаки драконовскими мерами¹⁶⁰. Во-первых, военное руководство совместно с местными властями усилило охрану вокзалов, мостов и других критически важных точек на линии¹⁶¹. Во-вторых, было дано распоряжение прорубать широкие просеки в лесах, чтобы предотвратить нападения на поезда из засад¹⁶². В-третьих, жители деревень вдоль путей под угрозой высоких штрафов должны были участвовать в работах по защите путей и телеграфных коммуникаций¹⁶³. Наконец, власти безо всякой пощады наказывали польских мятежников и их сторонников, служивших в правлениях железных дорог и телеграфа¹⁶⁴.

Хотя правительство довольно быстро вновь овладело ситуацией в районе путевых сооружений в Польше и в Западном крае, события 1863 года отчетливо показали, что железная дорога в кризисных ситуациях может легко превратиться из инструмента имперской власти в ахиллесову пяту режима¹⁶⁵. Январское восстание обозначило важную цезуру в разных сферах политики, в том числе и в российских дебатах о регулировании железнодорожного сообщения. Сторонники жесткого курса в вопросах национальной политики, например Иосиф Владимирович Гурко, генерал-губернатор Варшавы в 1883–1884 годах, оглядываясь на события 1863 года, выступал за то, чтобы вообще запретить службу на железной дороге подданным польской национальности. Однако даже само решение заменить польский персонал на стратегически важных участках в западных провинциях русскими

православными рабочими и служащими очень сложно было осуществить на практике. В распоряжении железных дорог просто не было необходимого количества квалифицированной рабочей силы из русских¹⁶⁶.

Однако не только факт, что *польские* железнодорожники во время Январского восстания ударили ножом в спину царской власти, оставил свой след в коллективной памяти имперской элиты. После событий 1863 года высокопоставленные представители правительства поставили вопрос также и о том, что железная дорога из Петербурга в Варшаву эксплуатируется и контролируется служащими *частного* акционерного общества, а не государственными чиновниками. Когда в начале 1880-х годов¹⁶⁷ комиссия Баранова обсуждала возможность наделить служащих железнодорожных обществ (государственных или частных) ограниченными полицейскими полномочиями, министр внутренних дел граф Толстой напомнил своим коллегам об опыте 1863 года¹⁶⁸. Тогда, утверждал министр, персонал Петербурго-Варшавской дороги оказался неспособным сохранить законность и порядок на своей линии. Толстой напомнил участникам дискуссии, что восставших поддерживали служащие железной дороги. На этом фоне, говорил министр внутренних дел, даже нельзя ставить вопрос о том, чтобы наделять железнодорожных служащих полицейскими функциями, а тем более давать им право носить оружие на службе¹⁶⁹. Тем самым Толстой объяснил, что защита закона и порядка на железных дорогах империи является только и исключительно задачей государства, а также *государственной* железнодорожной жандармерии, подчинявшейся с 1867 года шефу жандармов, а с 1882 года — министру внутренних дел¹⁷⁰. Власти извлекли уроки из событий Январского восстания также и в том, что касалось организации железнодорожной жандармерии¹⁷¹.

Краткая история железнодорожной жандармерии

Возникновение отдельной полицейской организации для нужд железнодорожного сообщения относится к 1840–1850-м годам¹⁷². В ходе концессионирования новых железнодорожных линий, а также новых железнодорожных обществ имперское правительство всегда инициировало создание соответствующего жандармского подразделения — жандармско-полицейской команды. Эти силы безопасности подчинялись сначала транспортным властям, с 1865 года представленным Министерством путей сообщения. В начале 1860-х годов железнодорожные жандармские команды отвечали за три различные,

отчасти даже конкурирующие сферы¹⁷³. Во-первых, они должны были следить, чтобы рабочие и подрядчики железнодорожных обществ — например, при строительстве новых линий — должным образом выполняли свою работу. Во-вторых, они должны были обеспечить законность и порядок на вокзалах и разрешать конфликты, возникавшие между пассажирами, служащими железных дорог и местными жителями, вмешиваясь в происходящее. Наконец, их долгом было собирать жалобы пассажиров и рабочих и препровождать их в соответствующие органы. Однако уже в 1863 году власти посчитали проблемой то обстоятельство, что жандармы, с одной стороны, могли получать указания от тех или иных железнодорожных обществ, а с другой — должны были одновременно следить за их персоналом. В выступлениях перед членами комиссии Баранова министр внутренних дел граф Толстой подчеркивал, что во время Январского восстания не только сотрудники Санкт-Петербурго-Варшавской дороги, но и служащие соответствующей железнодорожной жандармерии отказывались беспрепятственно обеспечивать сообщение на этой линии дороги. Полиция даже закрывала глаза на участие железнодорожных служащих в мятеже и не передавала информацию органам, отвечавшим за безопасность, в Санкт-Петербург¹⁷⁴. Близость жандармерии к железнодорожному обществу, а также к его коллективу, по мнению Толстого, оказалась рискованной политически.

В 1867 году, выведя железнодорожную жандармерию из подчинения Министерству путей сообщения и передав руководство ею шефу жандармов, правительство показало, что выводы из событий 1863 года были сделаны¹⁷⁵. С точки зрения министра внутренних дел, подразделения жандармерии, благодаря обретенной независимости от железнодорожных компаний, могли теперь «беспристрастно» исполнять свои обязанности¹⁷⁶. Начиная с 1867 года железнодорожная жандармерия получала финансовые средства не от Министерства путей сообщения, но от Военного министерства¹⁷⁷. К тому же спектр ее компетенций был приведен в соответствие с полномочиями других полицейских формирований, подчинявшихся Отдельному корпусу жандармов¹⁷⁸. В 1895 году в империи существовало уже 21 Жандармско-полицейское управление железных дорог, каждое из которых отвечало за участок пути протяженностью 2000 верст. Поскольку на каждом вокзале империи должен был находиться по крайней мере один жандарм, ни одно другое жандармское формирование в России на рубеже веков не располагало таким большим персоналом, как силы безопасности на железных дорогах¹⁷⁹.

4.2.2. Революционная пропаганда и терроризм

Январское восстание 1863 года в Польше и в Западном крае наглядно показало царскому правительству, что железнодорожная система империи может быть использована также и его политическими противниками как средство коммуникации и как тактическое оружие. Вскоре правительство вынуждено было признать, что борьба за рельсы власти распространилась и на центральные области России. Так, в июле 1875 года сотрудник Третьего отделения — тайной политической полиции — сообщал коллегам — железнодорожным жандармам, что обнаружил связку «возмутительных сочинений» вблизи насыпи Николаевской железной дороги. Аналогичный инцидент, говорится дальше в документе, произошел недавно между Моршанском и Сызранью, на Волге. «Обстоятельства эти, — писал автор секретного циркуляра, — указывают на попытки пропагандистов новым способом распространять в народе противоправительственные сочинения, а потому предлагается обратить на это особенное внимание и принять [...] предупредительные меры». Коллеги из железнодорожной жандармерии получили указание впредь обращать внимание на случаи такого рода. Согласно инструкции, разосланной по железным дорогам, их служащим предписывалось передавать полиции немедленно любую подозрительную бумагу, найденную в поезде или возле железнодорожных сооружений¹⁸⁰.

В декабре 1881 года директор полицейского департамента Вячеслав Плеве информировал коллег о том, что члены «социал-революционных сообществ» в ближайшем будущем планируют получить под свой контроль вокзальные рестораны и использовать их для своих целей. Как в Румынии, где революционеры-эмигранты успешно применяли подобную стратегию, политически подозрительные личности теперь и в России попытаются использовать буфеты и рестораны на вокзалах для финансирования своей деятельности и агитации среди сотрудников и рабочих железной дороги. От информантов полиция получила достоверные известия о соответствующих планах. Плеве велел своим подчиненным проявлять теперь особую бдительность¹⁸¹.

Оппозиционные группы пытались использовать не только вокзальные буфеты как базу для своей нелегальной деятельности. Одновременно критики правительства обнаружили, что пассажирские станции также являются подходящими подмостками для политических демонстраций¹⁸². Среди прочего, повод к этому давали отправление и прибытие на станции политических заключенных. В апреле 1878 года, например, на Курском вокзале в Москве поезд

с арестованными студентами из Киева восторженно приветствовали 150 сочувствующих. Члены революционного комитета радостно кричали «Ура!», а также «За свободу, равенство и братство!». Кроме этого, они передавали политическим арестантам деньги, чай и теплую одежду¹⁸³. В последующие годы правительство сделало все возможное, чтобы предотвратить инциденты такого рода. В марте 1901 года, например, обер-полицмейстер Москвы сообщал служащим железнодорожной жандармерии о планируемом перемещении группы арестованных студенток из одной московской тюрьмы. Чтобы обеспечить беспрепятственную погрузку арестанток в поезд, полиция распорядилась отвести их сначала в отдельное помещение в здании Николаевского вокзала, а затем, непосредственно перед отправлением поезда, вывести на перрон. Таким образом задумывалось сорвать план проведения политических демонстраций на вокзале¹⁸⁴.

Несмотря на все усилия полицейских сил, железная дорога все же оставалась важным пространством для антиправительственной пропаганды в Российской империи. И в особенности это стало очевидным во время революции 1905–1907 годов¹⁸⁵. В документах железнодорожной жандармерии можно обнаружить многочисленные сообщения о политических активистах, распространявших антиправительственные листовки по пассажирским вагонам во время Первой русской революции и пытавшихся воодушевлять попутчиков пламенными речами, агитируя за революцию¹⁸⁶. В качестве примера можно привести случай Владимира Мейснера, студента из дворян, уроженца Новгорода. 21 декабря 1906 года, на пути домой из Санкт-Петербурга, в вагоне третьего класса он читал своим попутчикам анархистско-революционные прокламации. Один из верноподданных пассажиров донес на Мейснера, и он был арестован еще в пути железнодорожными жандармами. В тюрьме в Санкт-Петербурге молодой агитатор провел под арестом три месяца¹⁸⁷.

Возникновение железнодорожного терроризма в царской империи

Строительство и эксплуатация железнодорожной сети играли главную роль также и для развития в царской империи терроризма современного типа¹⁸⁸. Радикальные политические активисты достаточно рано осознали, что взрывы на железнодорожных сооружениях позволяют весьма чувствительно ослабить режим. Уже в 1860-е годы царские силы безопасности получили сведения, что радикальные группы взяли под наблюдение императорский поезд как объект возможного террористического акта. В мае 1865 года Третьему отделению

сообщили из западных провинций, что польские подданные, засевшие в домике стрелочника, запланировали перед проездом императорского поезда Александра II рассечь рельсы на дороге из Варшавы в Москву и тем самым спровоцировать крушение с непредвиденными последствиями¹⁸⁹.

Летом 1869 года полицейские власти южнорусского города Елисаветграда получили анонимное письмо, из которого следовало, что группа вооруженных людей попытается атаковать императорский поезд во время его проезда через город. Согласно этому письму, в город прибыли двое молодых людей, чтобы заминировать железнодорожное полотно и взорвать царский поезд. Поскольку император в короткий срок изменил свой маршрут, теракт не состоялся. После этого указанные люди получили от неизвестного лица из Одессы совет применить неиспользованную взрывчатку для нападения на почтовый поезд и тем самым захватить значительные суммы денег¹⁹⁰. После получения этого письма полиция арестовала подозрительных мужчин в Елисаветграде. До сих пор историки ломают голову над тем, что именно замышляла эта группа. Филип Помпер исходит из того, что Феофан Борисов, Михаил Троицкий и Василий Кунтушев планировали что-то иное, нежели просто доставлять контрабандой запрещенную литературу из Швейцарии. Именно это было записано в протоколе допроса в полиции¹⁹¹. Помпер обращает внимание на три подозрительных момента, из которых делает вывод, что эти трое мужчин в Елисаветграде летом 1869 года преследовали более радикальные цели. Во-первых, Борисов был членом основанной Николаем Ишутиным подпольной группы «Организация», в которой тайный кружок «Ад» обсуждал также и убийство царя¹⁹². Троицкий, второй подозреваемый, позднее вступил в террористическую организацию «Народная воля». Во-вторых, полиция впоследствии обнаружила, что Сергей Нечаев, автор *Катехизиса революционера* (1869) и основатель группы «Народная расправа», к моменту ареста троих подозреваемых также находился в этом регионе. Нечаев искал работу на железной дороге в Одессе, выдавая себя за машиниста из Сербии. В-третьих, Нечаев в сентябре 1869 года вступил в контакт с группой Борисова, Троицкого и Кунтушева. Все эти обстоятельства, согласно Помперу, указывают на то, что Александр II осенью 1869 года лишь чудом избежал покушения на железной дороге, запланированного группой революционеров-социалистов.

Путевые сооружения представлялись террористам «идеальным» местом для покушения на жизнь царя по трем причинам. Во-первых, обширную систему железных дорог, несмотря на интенсивную охрану,

контролировать было довольно сложно, в особенности в темное время суток. Поэтому вооруженные активисты могли организовать требовавшие длительной и сложной подготовки теракты на железнодорожных насыпях. Во-вторых, планирование покушений на царя на путевых сооружениях облегчалось тем, что императорские поезда так же придерживались расписания, как и все другие. Если бы террористам удалось получить соответствующую информацию, то взрыв можно было распланировать с точностью почти до минуты и подорвать взрывчатку перед проездом императорского поезда. Наконец, террористы рассчитывали на физические силы, которые проявятся в полной мере, когда поезд на полной скорости сойдет с рельсов. Через манипуляции у железнодорожного полотна следовало добиться того, чтобы ситуация могла развиваться по тому же сценарию, что и при «обычном» крушении поезда. А разрушительные подчас последствия железнодорожных аварий в 1860-е и 1870-е годы в России уже были достаточно известны.

Российские террористы 1870-х годов, первыми выстроившие тайные, подпольные организационные структуры и признавшие пользу динамита для своей борьбы, могут рассматриваться еще и как «изобретатели» современного терроризма на железной дороге¹⁹³. Запланированные покушения «Народной воли» на царский поезд 18–19 ноября 1879 года были не только проявлением первых попыток террористической организации исполнить назначенный царю «смертный приговор»¹⁹⁴. Эта серия покушений на царский поезд была также и первой реализованной акцией такого рода в истории современного терроризма вообще¹⁹⁵. Члены исполнительного комитета «Народной воли» осуществляли приготовления к покушению на поезд Александра II в трех точках железнодорожной линии Симферополь–Москва, по которой царь должен был возвращаться из своей летней резиденции в Ливадии в Санкт-Петербург¹⁹⁶. После того как в августе 1879 года Александр II был «приговорен» к смерти, революционеры пришли к выводу, что наиболее эффективно будет напасть на царя на его пути от Черного моря в Москву¹⁹⁷. За недели до запланированной поездки императора организации удалось внедрить одного из своих членов в железнодорожное общество и обеспечить ему место стрелочника вблизи Одессы. Помимо этого, вблизи Александровска в Екатеринославской провинции и на окраине Москвы рядом с железнодорожными сооружениями были арендованы дома¹⁹⁸. Не возбудив ни малейшего подозрения у соседей, активисты под покровом ночи копали туннели от своих убежищ до путевых сооружений, закладывали туда запальные провода и взрывчатку и устанавливали гальванические батареи.

Несмотря на тщательное планирование, попытки теракта не увенчались «успехом» ни в одном из трех мест. На первом месте, вблизи Одессы, активисты заблаговременно прекратили все приготовления, поскольку маршрут царя изменился. У Александровска, на пути между Крымом и Харьковом, взрыв не состоялся, поскольку Андрей Желябов неправильным образом соединил запальный кабель. Поэтому царскому поезду удалось 18 ноября невредимым проскочить подготовленное место¹⁹⁹. В третьем месте, на линии Курск–Москва, Степану Ширяеву удалось 19 ноября взорвать бомбу под полотном, однако после того, как первый из двух поездов уже проехал подготовленное место²⁰⁰. Террористы исходили из того, что Александр II находился во втором поезде. На самом деле император ехал в первом поезде и благополучно достиг Москвы, когда произошел взрыв, сбросивший с рельсов поезд с его свитой. Несмотря на взрыв, ни один из пассажиров второго поезда серьезно не пострадал.

Хотя Александр II пережил попытки покушения 18–19 ноября, руководители «Народной воли» были очень горды произошедшим. В своем подпольном издании террористы подчеркивали *модерный* характер попыток покушения: прежде попытки убить царя, говорилось в нелегальной газете *Народная воля* от 1 января 1880 года, были сравнительно примитивны: «Во всех их человек с пистолетом в руках шел на повелителя миллионов, лицом к лицу, без всякой надежды на спасение, с самыми незначительными шансами на успех». Насколько отличался от этого теракт 19 ноября: «Дело, очевидно, было зрело обдуманно и подготовлено. Значительная сумма денег, значительные рабочие силы, основательные технические сведения — бросаются в глаза при самом беглом обзоре отчета о происшествии»²⁰¹. Организация очень самонадеянно расхваливала себя:

Это прогрессивное усовершенствование способов борьбы составляет чрезвычайно утешительный факт [...] «недоучки» вводят у себя наилучшие системы вооружения и пускают в ход последние, новейшие, научные завоевания в области техники. Во всех фазисах борьбы революционеры невольно напоминают собою высшую культурную расу, измеряющуюся силами с многочисленными, но дикими ордами правительства. Знание и изобретательность — несомненно на стороне «недоучек»²⁰².

Тем не менее «недоучкам» не удалось с помощью их отточенной тактики убить императора. Однако, атаковав царский поезд, они напали на авторитетный (и модерный) символ власти царской империи

и тем самым категорически и эффективно, с точки зрения публичности, объявили режиму войну на железных дорогах империи. «Взяв себе в помощники химию и электричество, революционер взорвал царский поезд», — упоенно писала позднее в своих воспоминаниях Вера Фигнер о методах, которые использовала в борьбе ее террористическая организация. Хотя, признает она, это была «неудача», «эффект его [Комитета] действий ослеплял всех и кружил головы молодежи», найдя отклик также и в Европе²⁰³.

Если руководители «Народной воли» воспевали *модерный* характер попытки теракта 18–19 ноября, то для консервативной прессы империи методы борьбы «невидимого» политического противника были настоящим шоком. Так, *Российские ведомости* писали 20 ноября:

В способах этой борьбы они сделали шаг, столько же смелый, сколько и ужасный. Прежние орудия, которые они избирали для своего действия, им кажутся уже более недостаточными. Кинжалы и револьверы, требующие момента фанатической рукой, они бросают как не ведущие к цели, меняя их на медленную, требующую упорного напряжения и столь же злую работу. С поверхности земли они уходят вглубь ее, и оттуда преследуют свои разрушительные стремления²⁰⁴.

События ноября 1879 года поставили власти перед фактом, что *крамола*, как официально назывались вооруженные политические противники, прибегнув к динамиту и к железной дороге, начала использовать самые современные технические достижения и тем самым открыла новую главу вооруженной борьбы против правящего режима. Этим шагом она серьезно изменила пространственную ситуацию в борьбе между оппозицией и режимом. Если прежде конфронтация происходила будто бы на «открытой сцене» в виде личного политического противостояния, то теперь террористы действовали с помощью современной техники на расстоянии, уйдя при этом в «подполье». На все большую технизацию методов борьбы своих политических противников царский режим реагировал усилением инструкций по технике безопасности, которые должны были соблюдаться при передвижении императора²⁰⁵. Насколько нам известно, Александр II занял довольно отстраненную позицию по отношению к этим мерам, весьма чувствительно ограничивавшим его радиус передвижения, — обстоятельство, в результате позволившее террористам убить находившегося в своей карете на улице Санкт-Петербурга царя-реформатора 1 марта 1881 года²⁰⁶.

EMPIRE RUSSIE.

Echelle de 1:16 300 000



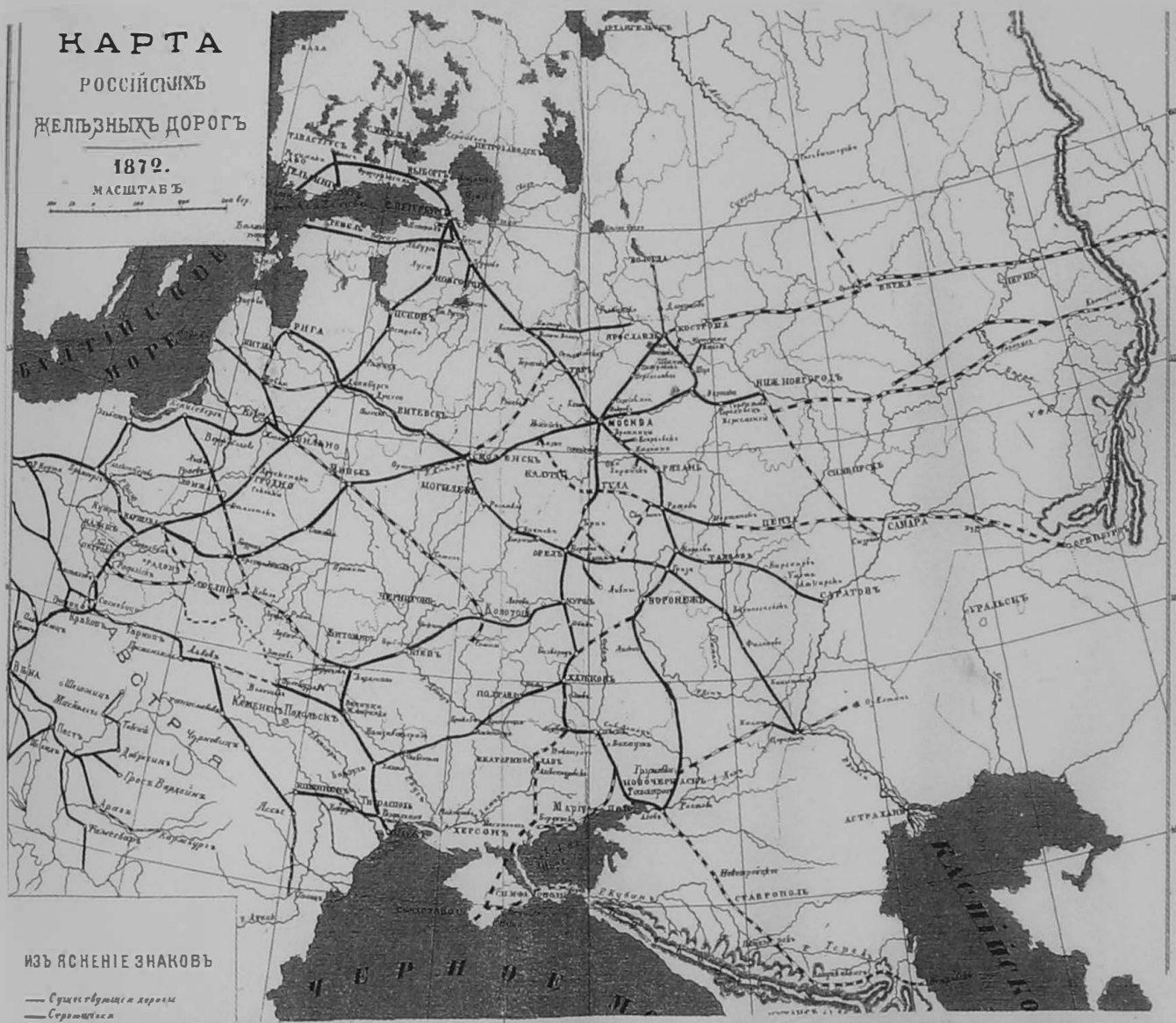
1. Российская империя (и Великая Сибирская железная дорога): Географическая карта, представленная на Всемирной выставке в Париже в 1900 году



2. Вокзал Санкт-Петербурго-Московской железной дороги в Санкт-Петербурге. Акварель. Художник А. Пецольд (1844–1847)



3. Вокзал Николаевской железной дороги и Ярославский вокзал в Москве. Фотография. Начало XX века

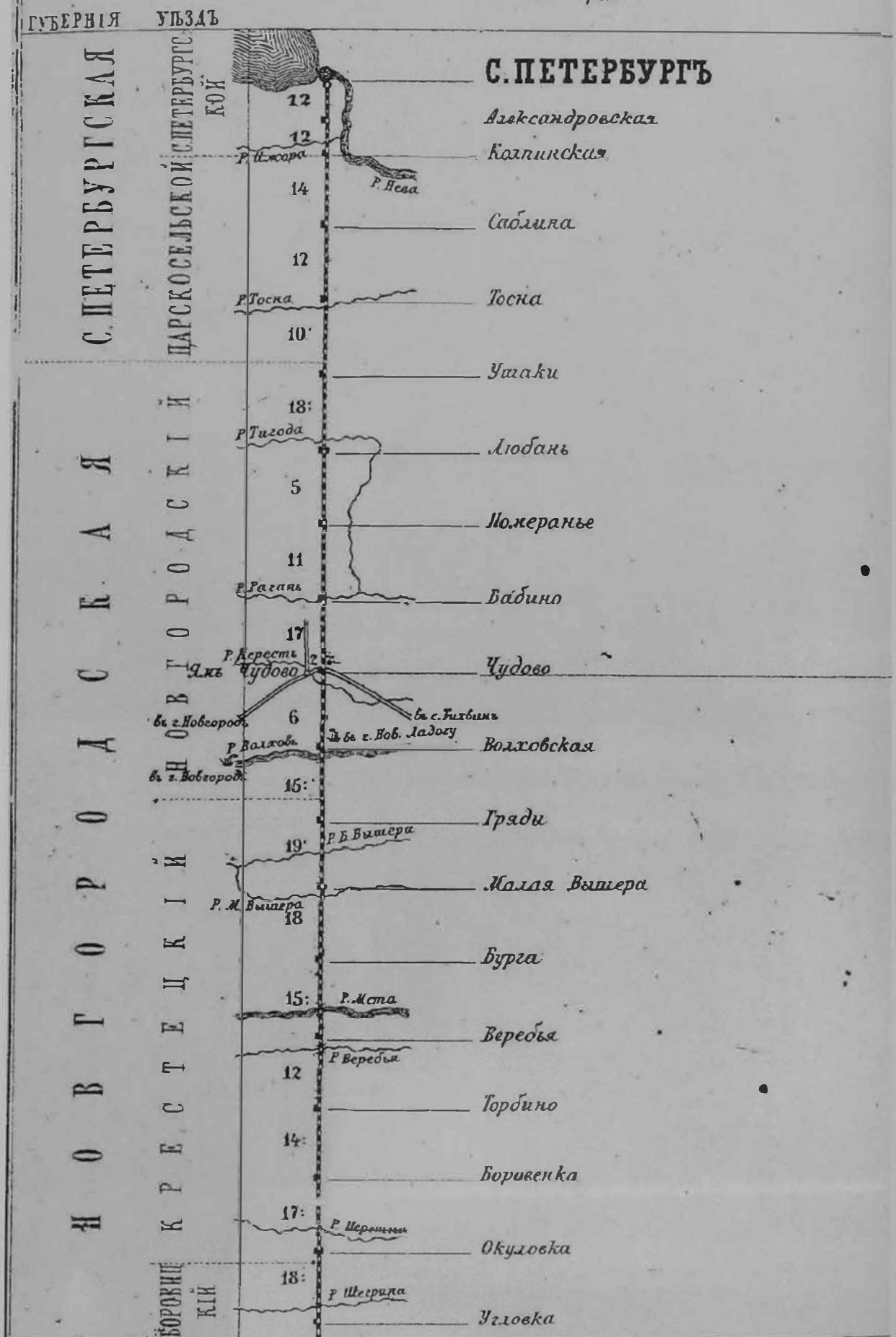


4. Карта путей сообщения Российской империи. 1872 год

НИКОЛАЕВСКАЯ

отъ С. Петербурга до Москвы

604 версты



5. Продольный профиль Николаевской железной дороги (фрагмент) из Путеводителя по России (1868)



6. Рекламный плакат марки пива *Калинкин* (1903)

Открытіе сооруженнаго въ Томскѣ Императорскаго университета, долженствующаго быть уметственнымъ разсадникомъ и двигателемъ просвѣщенія на Азіатскомъ востокѣ послѣдовало 22 іюня 1888 г. въ день тезоименитства Государыни Императрицы Маріи Ѳеодоровны, въ царствованіе въ Бозѣ почивающаго Монарха Миротворца, Императора Александра III-го.

Сознаніе, что обширный, богатый Сибирскій край съ его разнообразными нуж-



Рис. 59. Типы Остяковъ (фот. Полякова).

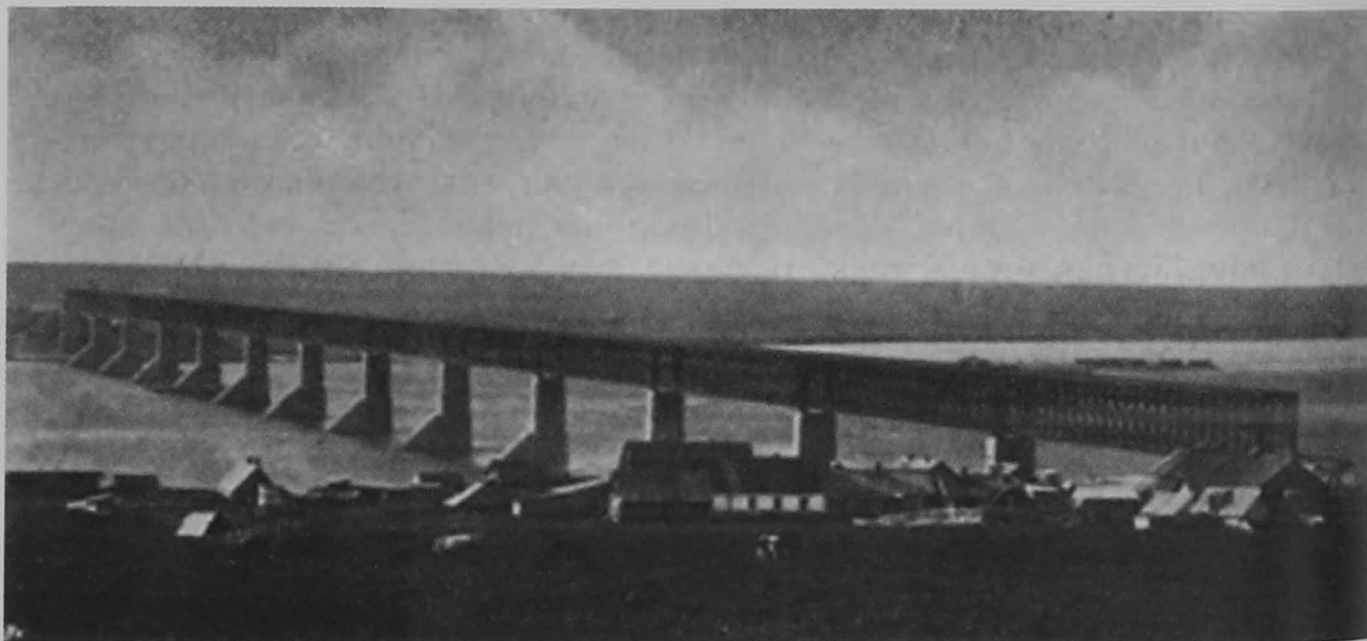


Рис. 60. Остякія дѣвушки (фот. Полякова).

дами, требуетъ разработки и разрѣшенія въ немъ многихъ существенныхъ вопросовъ, касающихся не только его одного, но и цѣлаго русскаго населенія, выдвинуло на первый планъ сооруженіе чрезъ всю Сибирь непрерывной жизненной артеріи желѣзнаго пути.

Первый камень въ главу Великаго сооруженія Сибирской желѣзной дороги положенъ былъ 19 мая 1891 г. во Владивостокѣ Его Императорскимъ Высочей-

7. «Типы остяков» и «остяцкие девушки»

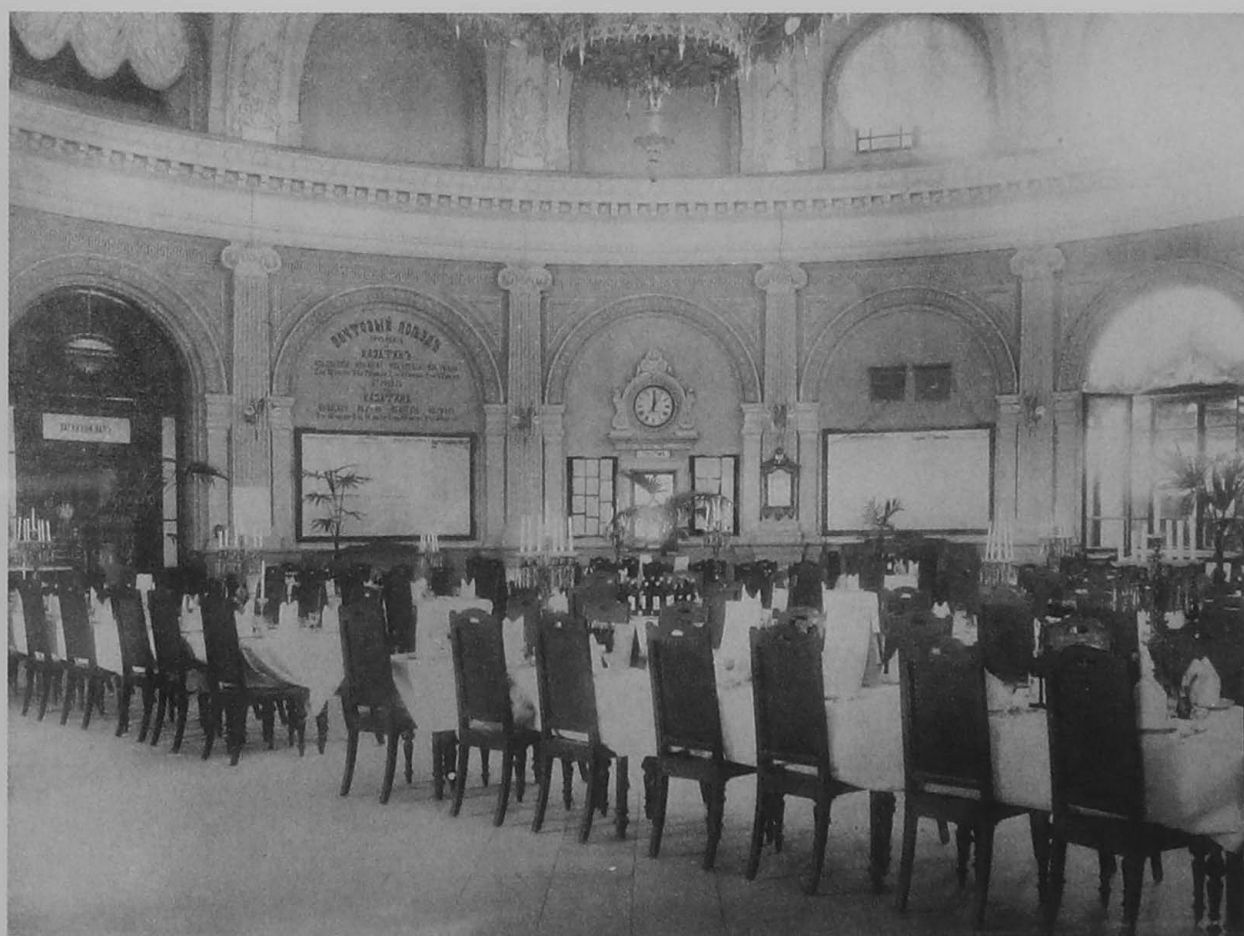


8. Александровский мост через Волгу

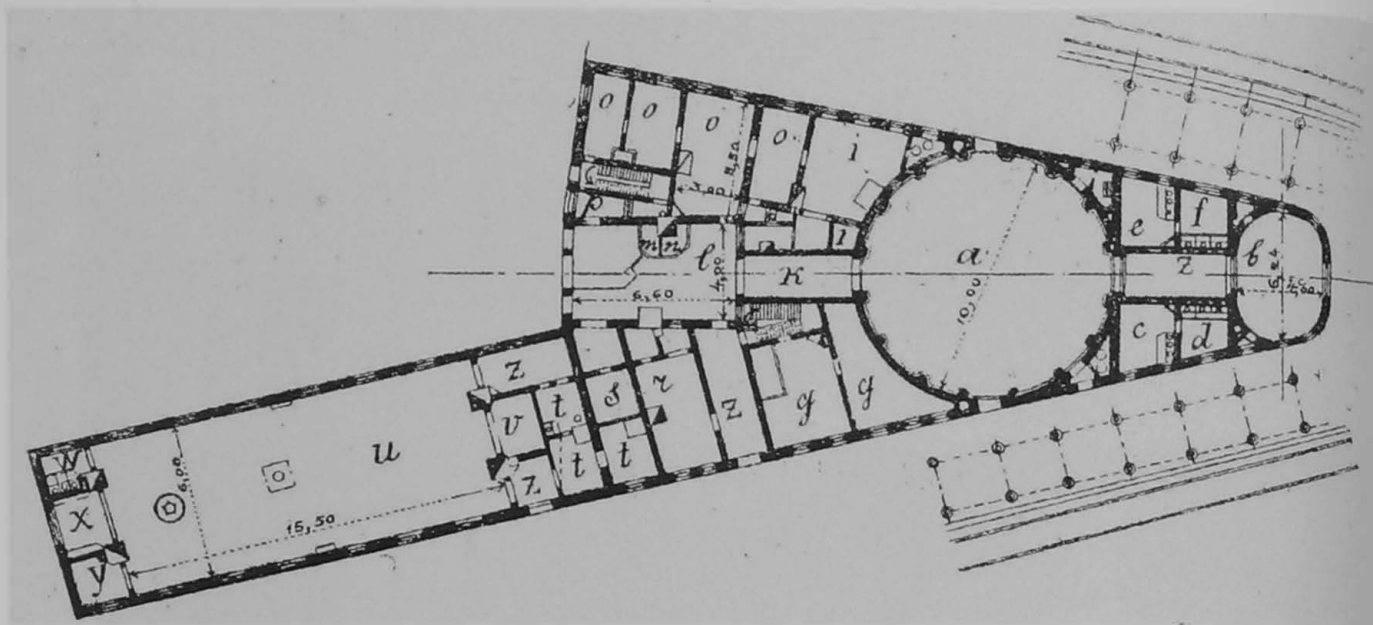
Фотографии из *Путеводителя по Великой Сибирской желѣзной дороге*, изд. Министерством путей сообщения Российской имперіи для Всемирной выставки в Париже в 1900 году (Илл. 7, 8)



9. «Курляндские цыгане». Иллюстрация из путеводителя по Московско-Виндавской железной дороге (*Спутник по Московско-Виндавской железной дороге*, 1909 год)



10. Фотография буфетного зала для пассажиров 1-го и 2-го классов на вокзале города Казатина, Юго-Западные железные дороги (построен в 1887–1891 годах)



11. Чертеж железнодорожного вокзала города Казатина (построен в 1887–1891 годах): а=буфетный зал I и II классов, b=зал I кл., c=дамская уборная, d=клозет, e=мужская уборная, f=клозет, g=помещение буфета, i=телеграф, k=проход, l=багажный зал и кассы, m=багажная касса, n=билетная касса, o=кабинет и кантора начальника станции и дежурного по станции, p=хранение багажа, r=почта, s=ламповая, t=медицинский персонал и приемный покой, u=зал III кл., v=буфет III кл., w=дамская уборная, x=умывальная, y=жандармская дежурная, z=проходы.



12. Железнодорожная катастрофа под Борками. Обломки вагона детей императора



13. Железнодорожная катастрофа под Борками. Разрушенная ходовая тележка вагона-столовой. Иллюстрации из журнала *Нива* от 12 ноября 1888 года



14. Вид Святогорского Спасова Скита и храма на месте крушения Императорского поезда 17 октября 1888 года. Хромофотография 1904 года

Б О Ж Ё Ц Ъ Р А Х Р А Н Н !



ПРОВИДѢНІЕ БОЖІЕ СПАСАЕТЪ ГОСУДАРЯ И ЕГО СЕМЕЙСТВО.

[illegible]

В ГОСУДАРЯ И ЕГО СЕМЕЙСТВО.

15. Боже, царя храни! Провидение Божие спасает государя и его семейство.
Хромофотография. М.С. Соловьев. Ноябрь 1888 года

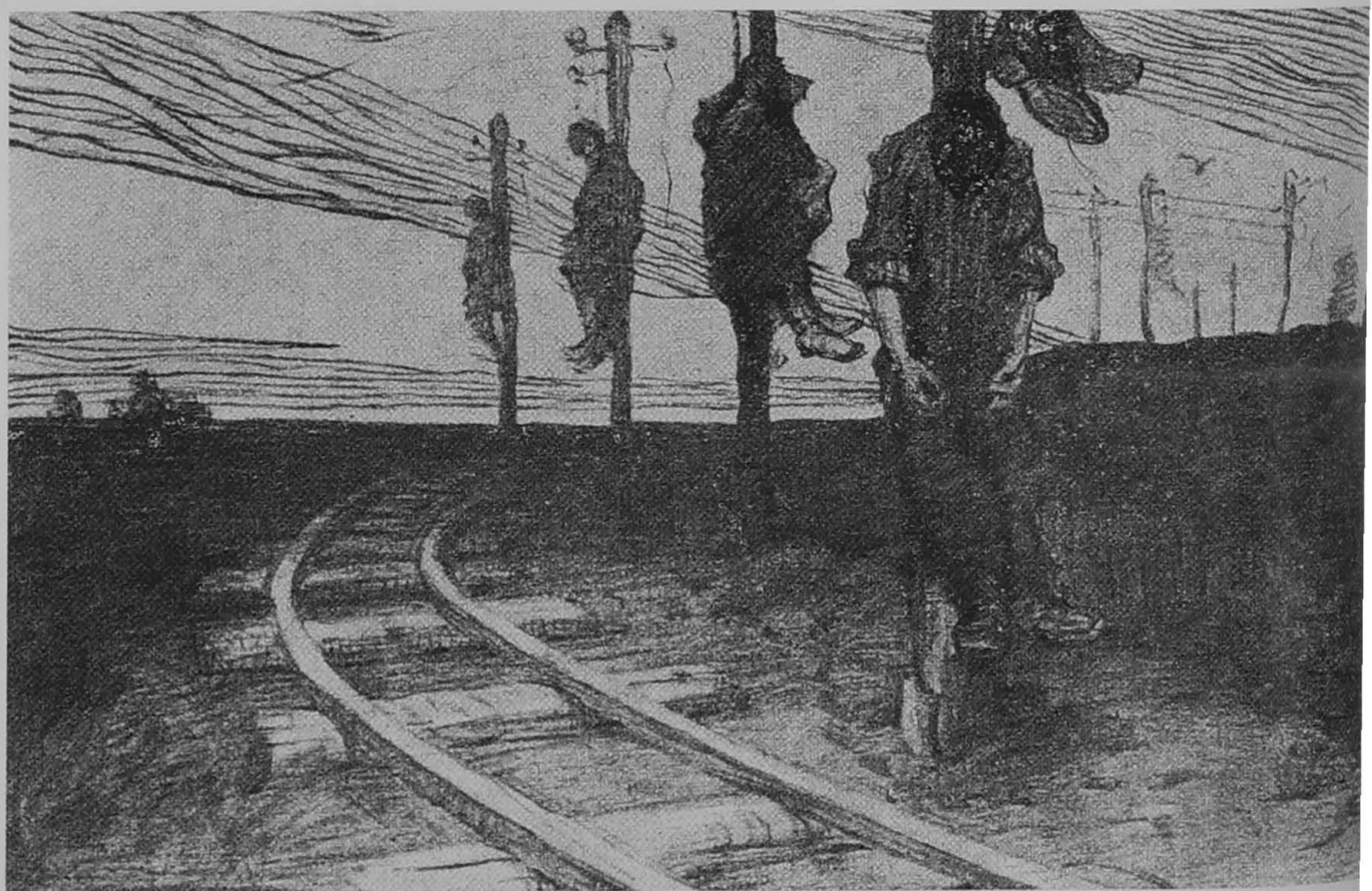
16. Александровский мост через Волгу. Почтовая открытка, конец XIX века



17. С.И. Иванов. Переселенка в вагоне (1886 год)
© Государственный мемориальный историко-художественный и природный музей-заповедник В.Д. Поленова



18. Неизвестный художник. Сибирский мотив. Источник: Овод. 1906. №5



19. П.С. Добрынин. Кошмар. Источник: Леший. 1906. №1



20. На Дальний Восток. В воинском вагоне. Источник: Нива. 1904. 24 апреля.
Рисунок В.А. Табурина



21. Николай II в Сувалках провожает войска, отправляющиеся на Дальний Восток.
Фотография. Источник: Нива. 1904. 20 ноября



22. Проводы кадетов Морского корпуса на Николаевском вокзале в Санкт-Петербурге.
Рисунок В.А. Табурина. Источник: Нива. 1904. 21 февраля
[оригинальное название в *Ниве*: Отправка на Дальний Восток мичманов, новопроизведенных ранее срока в морском кадетском корпусе. На вокзале Николаевской железной дороги в С.-Петербурге. Ориг. рис. В.А. Табурина.]



23. [оригинал:] Отбытие воинского сибирского поезда в Маньчжурию. По фотографии, снятой в Омске. Источник: Нива. 1904. 21 февраля



24. К.А. Савицкий. На войну. 1888 © Русский музей, Санкт-Петербург

В то время как в изображении террористов из «Народной воли» события 19 ноября представляли *модерный* характер их тактики борьбы, имперские власти в своем повествовании о божественной защите царя использовали эксплицитно традиционную, то есть домодерную объяснительную модель. Тот факт, что Александр II 19 ноября 1879 года едва избежал гибели, при царском дворе и в верноподданнической прессе интерпретировалось как выражение милости Господа, который «вновь спас драгоценную жизнь Государя»²⁰⁷. В официальной интерпретации события подчеркивалось, что Александр в момент взрыва бомбы, находясь в Москве, молился перед иконой Божьей Матери²⁰⁸. Публике это совпадение преподносилось как выражение «чуда» Божьего и доказательство тому, что императора хранит Провидение²⁰⁹. Когда Александр 20 ноября в Московском Кремле предстал перед сановниками, он заявил: «...Бог вновь спас Меня от угрожавшей Мне опасности»²¹⁰.

После спасения императора в Петербурге имела массовое хождение лубочная картина, изображавшая «божественное прикрытие царя в момент покушения»:

На картине виден преступник, стоящий за стеной уединенного дома и наблюдающий за приближением первого поезда. Над средним вагоном этого поезда парит ангел, простерший свои руки, как бы защищающие его. Происходящее представлено в вечернем свете, и яркий свет огней локомотива освещает ангела сияющим светом²¹¹.

После покушения в Петербурге еще курсировали слухи о том, что Александр первоначально планировал поехать в том поезде, который активистам «Народной воли» удалось сбросить с путей. Согласно этой истории, царь прибыл в Симферополь, начальный пункт путешествия, раньше, чем планировалось, что и привело к смене расписания его поезда и поезда свиты²¹². Этот нарратив замечательно включался в рассказ о спасении царя 19 ноября 1879 года Божественным провидением: Творец посредством Своих благочестивых слуг вмешался в земной порядок с его техническими регламентами и расписаниями, позаботился об изменении расписания, разрушив таким образом техницистское видение террористов и сорвав их планы. Из мемуаров Веры Фигнер и других современников мы знаем, однако, что чудесное спасение царя 19 ноября 1879 года имело вполне земные причины. В действительности царь выехал из Симферополя, как и планировалось, на втором поезде, о чем местные связные «Народной воли»

телеграфировали в Москву: «Цена пшенице два рубля, наша цена 4» (то есть: царь едет в четвертом вагоне второго поезда)²¹³. В пути два поезда поменялись местами, что при поездках такого рода не было чем-то из ряда вон выходящим, но что никак не могло быть предугадано террористами²¹⁴.

В то время как члены исполнительного комитета «Народной воли» были убеждены в том, что они борются во имя «воли» простого русского «народа», имперские власти стигматизировали террористов как чуждый элемент в русском «народном теле» и указывали на ту пропасть, что разделяла *крамолу* и благочестивое и верноподданное население. 22 ноября в «Санкт-Петербургских новостях», например, говорилось:

Такие преступления превышают степень неразвращенной, девственной народной фантазии и не дают возможности предупредить то, что и случиться не могло бы, если бы хотя мысль о возможности преступления скользнула бы в умах населения. Если бы жителям Москвы сказали, что возможен подкоп под железную дорогу, для взрыва в минуту прохода императорского поезда, то кто бы из русских не решился осмотреть все окрестные к железной дороге дома и лачуги, чтобы воочию убедиться, что ничто не угрожает спокойствию монарха?²¹⁵

Консервативные журналисты в своих репортажах о покушении на царя подчеркивали, что террористы действовали из засады и тем самым нарушали правила открытого и честного поединка. Так, при обыске дома, в котором Степан Ширяев и Софья Перовская ожидали подхода поезда, было установлено, что каждая деталь разрушительного механизма была тщательно замаскирована²¹⁶. Пресса детально сообщала о хладнокровном образе действий террористов, выкопавших сорокаметровый туннель от своего убежища до железнодорожной насыпи, протянувших запальный провод и поместивших взрывчатку под полотном железной дороги²¹⁷. Верная правительству газета *Новое время* подчеркивала в своем репортаже, что Ширяев и Перовская отвлекали соседей от своей ночной деятельности тем, что днем вели ярко выраженный религиозный образ жизни²¹⁸. Они украсили свой дом иконами и вели себя так, будто были частью того благочестивого местного сообщества, среди которого поселились. С помощью такого предательского поведения, согласно официальной версии, передовые борцы «Народной воли» в действительности лишь отчуждали себя от простого православного населения. Не без удовлетворения

консервативная пресса сообщала, что по окончании следствия собравшаяся у служившего Перовской и Ширяеву убежищем дома раздраженная толпа в 4000 человек с криками «ура!» крушила окна и мебель, как будто эти люди хотели таким образом отомстить предателям, замышлявшим в «ненавистном доме» свои преступные козни²¹⁹.

Террористические группы в России видели в поездах и железнодорожном полотне не только цели политически мотивированных покушений. Железная дорога оказывала им в то же время неоценимую помощь как сеть коммуникации и транспортное средство. Средство передвижения, управляемое паровым двигателем, позволяло активистам оппозиции быстро передвигаться в пределах границ империи, а в случае преследования — скрыться за границу²²⁰. Система железных дорог облегчала также и создание сети тайных террористических ячеек по всей стране и коммуникацию внутри этой организованной структуры политического подполья²²¹. Власти полностью осознавали значение железной дороги как транспортного средства для террористов, перевозки оружия, взрывчатки и запрещенной литературы. Силам безопасности железнодорожной полиции поручалось особенно зорко следить за вызывающими подозрение пассажирами или же за бросающимся в глаза своей величиной и тяжестью багажом²²².

Григорий Гольденберг, участвовавший в ноябре 1879 года в подготовке покушения «Народной воли» поблизости от Одессы, отправился в середине месяца, вскоре после того как было решено прекратить подготовку теракта в этом портовом городе, на поезде в Москву. В его багаже находилось около 16 кг нитроглицерина, который он, по всей видимости, вез в Москву Ширяеву и Перовской. Однако тяжелый чемодан вызвал подозрение носильщика на вокзале Елисаветграда 14 ноября. Гольденберг был задержан, пытался бежать, защищался с помощью револьвера, однако был все же схвачен полицией и арестован²²³. Что за крупная рыба оказалась в этот раз в сетях жандармов, власти установили лишь позднее, когда заставили Гольденберга заговорить, дав ложные обещания и получив таким образом обширную информацию о структурах, членах и деятельности «Народной воли». Хотя арест Гольденберга и не предотвратил покушения 19 ноября 1879 года, показания арестованного сыграли существенную роль позднее, при расследовании теракта и формулировании обвинительного заключения против заговорщиков 1 марта 1881 года²²⁴.

Узнав об аресте некоего Степана Ефремова (он же Григорий Гольденберг) и конфискации взрывчатого вещества у подозреваемого, шеф жандармов и глава Третьего отделения генерал-адъютант Александр

Дрентельн оставил на депеше помету: «Не к проезду ли императорского поезда он готовил?»²²⁵ Управляющий Третьим отделением Шмидт тут же послал телеграммы в Симферополь, Екатеринослав, Харьков, Орел, Тулу, Калугу, Москву, Тверь и Новгород, предупреждая полицейские власти «о возможности покушения по случаю проезда государя из Ливадии в Петербург или наследника (Александра III. — Ф.Б.Ш.) из Петербурга в Москву...»²²⁶. По всей видимости, это известие не вызвало нужного беспокойства у сил безопасности. Очевидно, предположение о том, что преступники действительно могли планировать взрыв бомбы под царским поездом, было слишком фантастическим для современников, чтобы быть принятым всерьез²²⁷.

Вокзалы Российской империи — и это отчетливо показывает история Григория Гольденберга — могли нести для активистов политической оппозиции риски попадания в западню в публичном пространстве в силу высокой концентрации полиции в этих местах. То же самое верно, однако, — если смотреть с другой колокольни — также и для высокопоставленных сановников, попадавших в начале XX века в сети террористических организаций Партии социалистов-революционеров. В 1904 году, во время «второй волны террора» в предреволюционной России, члены «боевой организации» эсеров выбрали привокзальную площадь Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги в Петербурге в качестве места для покушения на ненавистного министра внутренних дел Вячеслава фон Плеве. 15 июля фон Плеве отправился в бронированном экипаже со своей дачи на Аптекарском острове на Балтийский вокзал, откуда собирался отправиться в Петергоф для встречи с императором Николаем II. Министр внутренних дел, уже переживший несколько покушений, был убит бомбой, брошенной Егором Сазоновым перед зданием Варшавского вокзала под едущий экипаж министра²²⁸. Благодаря воспоминаниям одного из заговорщиков, Бориса Савинкова, до нас дошла относительно полная информация о планировании этого покушения и значении железной дороги в расчетах террористов.

Эсеры знали, что министр внутренних дел ездит каждую неделю в Зимний дворец или же в Петергоф или Царское Село с докладом царю. Поскольку убить Плеве в его квартире не представлялось возможным, террористы разработали план убийства министра на пути к царю²²⁹. После наблюдения за министром и его регулярными поездками, которые были запотоколированы, террористы решили атаковать Плеве в один из четвергов, когда он садился в утренний поезд, чтобы отвезти доклад в Петергоф²³⁰. 15 июля 1904 года Савинков

и его подельники исходили из того, что фон Плеве вовремя покинет свою дачу, чтобы успеть на Балтийский вокзал к поезду, отходившему в 10 часов. Тот факт, что Плеве в этот момент приспособил ритм своей жизни к расписанию поездов, помог террористам точно запланировать теракт и разработать сценарий своего преступления, рассчитанного «по минутам». Между 8 и 9 часами утра два заговорщика явились на Николаевский вокзал, а два других — на Балтийский вокзал в Санкт-Петербурге, где поджидали Савинкова. В столице каждый из четырех заговорщиков имел при себе бомбу и был снабжен инструкцией, когда и где он должен атаковать Плеве на его пути к Балтийскому вокзалу. Сазонов должен был первым бросить взрывчатку на привокзальной площади Варшавского вокзала, располагавшегося буквально рядом с Балтийским вокзалом. Сазонов был одет как железнодорожник, чтобы не выделяться на привокзальной площади²³¹. В толпе оживленной городской площади Сазонов смог незаметно приблизиться к экипажу Плеве и бросить бомбу в министра. Она порвала бронированную обшивку экипажа на куски и тут же убила Плеве на месте. Сам Сазонов, получивший легкие ранения, был сразу арестован полицией. Другие заговорщики благодаря железной дороге смогли быстро скрыться с места преступления. После того как стало понятно, что Сазонов достиг задуманной цели, Каляев и Борошанский избавились от своих бомб и уехали из столицы на поезде. Также и Савинков, узнавший о смерти Плеве из специального выпуска газет, вечером того же дня купил билет до Варшавы, чтобы там доложить Евно Азефу, главе заговора (и двойному агенту), об «успешной» операции боевой организации эсеров²³².

Железная дорога позволила террористам «ступить на подмостки для убийства и отступить за кулисы, когда это необходимо»²³³. Тот факт, что ежедневный распорядок министра внутренних дел был приспособлен к расписанию поездов из Петербурга в Петергоф, помог заговорщикам разработать точный поминутный план. В толпе людей на привокзальной площади Варшавского вокзала переодевшийся железнодорожником Сазонов был в достаточной мере замаскирован, чтобы, прикрываясь толчеей, бросить бомбу в свою жертву. С этой точки зрения запланированное Азефом покушение на министра не могло бы пройти так гладко без современного транспортного средства — железной дороги²³⁴. Покушение на Вячеслава Плеве 15 июля 1904 года позволяет проиллюстрировать трансформацию тактики политического «подполья» в царской России от первой фазы современного терроризма в 1870-е годы до второй в начале XX века. В то время как активисты

«Народной воли» концентрировались на терактах, направленных против личности царя и высших сановников империи, боевая организация эсеров устроила настоящую охоту за средними и «мелкими» представителями режима. В связи с этим значение царского поезда как цели политически мотивированных путешествий несколько упало, в то время как роль многолюдных мест публичного пространства, например кафе или вокзалов, как места действия террористического насилия становилась все более существенной.

В одном ряду с покушением на министра внутренних дел Плеве стоит убийство советника губернатора Гавриила Николаевича Луженовского, совершенное эсеркой Марией Спиридоновой 16 января 1906 года на вокзале Борисоглебска в Тамбовской губернии²³⁵. На примере этого «самого известного террористического акта, совершенного женщиной в эпоху первой революции» видно, что железная дорога превратилась в важное место политических покушений в эпоху модерна еще и по другой причине²³⁶. В начале XX века железная дорога как средство передвижения была равно важна и для террористов, и для представителей правительства. Как предсказывали техниквизионеры в ранние годы, чиновники царя на рубеже веков благодаря железной дороге смогли относительно быстро передвигаться между различными регионами империи и тем самым выразить притязания режима на «власть через присутствие» во многих местах страны. Однако уже убийство министра внутренних дел Плеве показывает, что поезда и вокзалы рельсовой системы могли стать вскоре в высшей степени опасными местами публичного пространства для представителей правительства. В России, как и повсюду, вокзалы де-юре считались «публичными местами»²³⁷. Они были доступны для всех людей и посещались людьми различных социальных групп и классов, оставаясь сложными объектами для наблюдения и контроля со стороны служб безопасности. Вокзалы могут быть описаны как «закрытые места» публичного пространства: в отличие от площадей, улиц или парков они были (и остаются) отделены заборами и стенами от внешнего мира. Поэтому люди в этих местах были защищены от влияния «снаружи», а с другой стороны, изолированы от внешнего мира. Эта двойная «природа» вокзалов, их характер как «открытых» и в то же время «отгороженных» мест общественного пространства сыграли центральную роль при покушении Спиридоновой на Луженовского 16 января 1906 года.

В одном из писем из тамбовской тюрьмы, выдержки из которого были опубликованы в либеральной газете *Русь* 12 февраля 1906 года,

террористка точно описывала, как она планировала и осуществила покушение на советника губернатора²³⁸. Луженовского ненавидели в оппозиционных кругах за жестокое подавление им крестьянских волнений в 1905–1906 годах. В январе 1906 года чиновник отвечал за безопасность и порядок во все еще полыхавшем Борисоглебском уезде и по своей должности много времени проводил в дороге. В начале января 1906 года Спиридонова преследовала свою путешествующую жертву в течение многих дней. Чтобы выяснить, в каком именно поезде передвигался Луженовский, она много часов проводила на вокзале и наблюдала прибытие и отправление поездов. Неброско одетая молодая женщина, она не привлекала к себе ни малейшего внимания со стороны служб безопасности пассажирских станций. В один из дней Спиридонова заметила, что к приезду одного из поездов приготовились казаки. Это она прочла как знак того, что Луженовский мог находиться среди пассажиров. Она купила билет второго класса и села в вагон соседний с тем, в котором ехала намеченная жертва. На вокзале Борисоглебска Луженовского вновь ожидали казаки. При подходе поезда к перрону Спиридонова оставила свой вагон, зашла в соседний и пять раз выстрелила в спину чиновнику, когда он спустился по ступеням к платформе и прошел «в густой цепи казаков»²³⁹. Чиновник был тяжело ранен. Позднее террористка, полная гордости, писала, что в тот день «Луженовский ехал последний раз по той дороге [...] в [экстренном] поезде»²⁴⁰. Хотя чиновника в Борисоглебске встречала охрана, он не мог быть в достаточной степени защищен в местах железнодорожной системы. В этом случае поезда и вокзалы выступают как в высшей степени коварные, «закрытые» места публичного пространства, которые, с одной стороны, предлагали необходимое «укрытие», но, одновременно, чувствительно ограничивали свободу передвижения жертвы.

Покушение Спиридоновой на местного чиновника Луженовского — возможно, самое известное из всех покушений этого рода, хотя не единственное, когда представитель правительства пал жертвой на российском вокзале. 13 августа 1906 года 27-летняя эсерка Зинаида Васильевна Коноплянникова стреляла в командующего Семеновским полком генерал-майора Георгия Александровича Мина²⁴¹. Коноплянникова сняла комнату вблизи дачи генерала, наблюдая за ритмом повседневной жизни своей жертвы. Вечером 13 августа Мин и его жена отправились на вокзал, чтобы сесть в вечерний поезд до Петербурга. Коноплянникова последовала за ними, прихватив расписание Балтийской железной дороги, книгу и револьвер²⁴². Когда супруги Мин

присели на скамейку на перроне, террористка подошла сзади и выстрелила несколько раз генералу в спину. Мин, не имевший личной охраны, вскоре умер от ран. К моменту покушения Петергофский вокзал был запружен людьми. Как и Спиридонова шестью месяцами ранее, Коноплянникова в этом месте публичного пространства не вызвала никаких подозрений. И в этом случае вокзал был использован как место, где террористка могла действовать под прикрытием толпы, не давая своей жертве ни малейшего шанса избежать смертельных выстрелов²⁴³.

В мае 1883 года династия Романовых с помпой отпраздновала коронацию Александра III. Среди высокопоставленных гостей был также посол Германской империи генерал Ханс Лотарь фон Швейниц. В своих мемуарах дипломат вспоминает об этих празднованиях в следующих словах:

Московские торжества приобретают такие измерения, для которых должно искать аналогии во временах римских императоров и Византийской империи; в прошлом не было ничего подобного, а будущее [Российской империи], надеемся, не будет подражанием. Императорские торжества, подобно тем, что Фридрих Барбаросса устраивал в долине Рейна, великолепны, когда рыцари окружают правителя, но они монструозны во времена железных дорог и нигилистов²⁴⁴.

Немецкий посол с удивлением узнал, с каким размахом при царском дворе соблюдались еще ритуалы власти, напоминавшие о Средневековье. В его глазах они отчетливо контрастировали с процессом общественной, экономической и технической модернизации, проходившей в стране в 1880-е годы. Швейниц в своих наблюдениях не использовал понятие «модерности», чтобы обозначить эпоху, наступление которой он и его современники переживали в конце XIX века. Скорее, он указывал на два означающих, очень точно характеризовавших новую эру с его точки зрения: железную дорогу и нигилизм. В качестве «нигилистов» фон Швейниц рассматривал не в последнюю очередь представителей военизированного политического подполья, убивших в марте 1881 года Александра II и в сегодняшнем словоупотреблении именуемых первыми «модерными» террористами²⁴⁵. Железная дорога и терроризм репрезентировали для прусского дипломата две стороны одной медали, были частью того феномена, который мы сегодня описываем как «амбивалентность модерна»²⁴⁶.

4.2.3. Железные дороги во время революции 1905–1907 годов

До революции 1905–1907 годов служащие железнодорожной жандармерии должны были прежде всего поддерживать законность и порядок на вокзалах и в поездах, а также на полосе земли вдоль железнодорожного полотна²⁴⁷. Предупреждение забастовок и наблюдение за политическими настроениями железнодорожников до этого момента не относились к основной сфере их компетенции²⁴⁸. Все изменилось, когда правительство впервые столкнулось с силой организованных железнодорожников в империи²⁴⁹. Трудно переоценить тот факт, что участие около 700 000 рабочих и служащих российских железнодорожных обществ во Всеобщей забастовке в октябре 1905 года было одной из составляющих временного успеха первой революции в Российской империи²⁵⁰. Железнодорожники проявили не только самую большую готовность к забастовкам среди всех групп промышленных рабочих в стране, они еще и располагали средством трансформировать восстание в национальную революцию²⁵¹. Центральную роль играл Всероссийский железнодорожный союз, чье руководство начиная с апреля 1905 года работало на организацию Всеобщей забастовки²⁵². Железнодорожников привели на баррикады прежде всего социальные проблемы и подчас недопустимые условия труда. Наряду с улучшением социального положения они включили в список требований также и политические цели, например созыв Учредительного собрания, избранного на всеобщих, равных, прямых и тайных выборах²⁵³. С решительным призывом к прекращению работы по всей России руководство железнодорожного союза обратилось 5 октября²⁵⁴. По телеграфу он быстро распространился по всей стране²⁵⁵. Уже 7 октября на первых железнодорожных линиях начало останавливаться движение²⁵⁶. Первыми к забастовке присоединились телеграфисты московских линий. 10 октября прервалось сообщение на всех линиях в Москву и из Москвы. К забастовке вскоре присоединились служащие железных дорог на юге страны²⁵⁷. 12 октября солидарность с протестным движением выразили петербургские железнодорожники²⁵⁸. В тот же день прекратилось сообщение между столицей и Москвой, и вскоре поезда остановились почти во всех частях страны. Забастовка на железной дороге стала прелюдией всероссийской Всеобщей забастовки²⁵⁹. 14 октября в Москве закрылись магазины. В тот же день в городе прекратилась подача воды в водопроводе и электричества. В Санкт-Петербурге все высшие учебные заведения, аптеки, почтовые отделения, магазины и даже Государственный банк остановили

работу. В столице замолчали телефонные линии и выключилось электрическое освещение. Забастовка типографских рабочих лишила страну газет. 15 октября из всех петербургских изданий выходили только *Правительственный вестник* и *Ведомости Петербургского градоначальства*²⁶⁰.

Мобилизация более чем 1,6 млн рабочих и служащих, как и сплоченность протестного фронта против правительства, к которому присоединились либеральные силы земств, а также частные работодатели и городские самоуправления, были выразительными чертами протестного движения в октябре 1905 года. На короткое время показалось, что оппозиция с помощью Всеобщей забастовки смогла поставить правительство на колени. Под давлением охватившей всю страну стачки 17 октября 1905 года Николай II подписал так называемый Октябрьский манифест, в котором его народу были обещаны основные права, созыв народного представительства и всеобщее избирательное право²⁶¹. При этом царь подтвердил, что его неограниченное самодержавие завершилось, и провозгласил начало эпохи (мнимого) конституционализма в России²⁶². Основная заслуга в успехе, пусть и временном, протестного движения принадлежала типографским рабочим и работникам железных дорог, прекрасно отдававшим себе отчет в том, что в их руках была сосредоточена «огромная сила»²⁶³ и что, приостановив работу, они могли блокировать «нервные стволы современного общества»²⁶⁴. Также и царское правительство не могло закрывать глаза на власть, находившуюся в руках железнодорожников. Председатель Комитета министров Сергей Витте, сам признанный эксперт в железнодорожных делах, описывал в отчете Николаю II от 12 октября забастовку рабочих и служащих железных дорог как «грозную часть общего революционного движения в России»²⁶⁵.

Железная дорога во время Всеобщей забастовки стала не только действенным инструментом блокады товарного и пассажирского сообщения, но и важным средством коммуникации между самими протестующими. По телеграфным проводам Союз железнодорожников рассылал свои призывы по провинциям империи. Во время забастовки агитаторы Союза передвигались по сети железных дорог, мобилизуя коллег из других регионов²⁶⁶. Наконец, вдоль рельсовых путей распространялись слухи и информация. Бездействие железной дороги в октябре 1905 года электризовало местное население во многих регионах страны. Крестьяне собирались в большом количестве на вокзалах, слушали воинственные речи железнодорожников и запасались листовками и свежими газетами²⁶⁷. Так железнодорожная сеть

обеспечила доступ сельской периферии к революционным процессам в городских центрах²⁶⁸. Наконец, система железных дорог Российской империи, как и во время прежних восстаний, была привлекательной целью для нападений вооруженных групп, чьи действия были направлены на то, чтобы поразить царскую власть в ее коммуникационную и техническую ахиллесову пятую. Так, 15 декабря 1905 года Николай II предостерегал в письме свою мать от поездки по железной дороге от Варшавы до Санкт-Петербурга:

Варшавская железная дорога небезопасна. Несколько дней назад два эскадрона Ваших кирасиров отправились в Лифляндию. Через несколько минут после отправления поезд был вынужден остановиться в поле, поскольку стало известно, что ко дну паровоза веревкой был привязан динамитный заряд [...] В Ковно и вокруг Вильны все не спокойно; и это только часть страны, которую Вам предстоит пересечь. Невозможно путешествовать без военного сопровождения, а обеспечить его невозможно, поскольку свободных подразделений почти не осталось в распоряжении²⁶⁹.

Как показывают эти строки, Первая русская революция не завершилась, достигнув своего временного успеха — провозглашения Октябрьского манифеста²⁷⁰. За обещанием императора гарантировать народу основные права и разрешить выборы в народное представительство последовали беспорядки в Москве в декабре, восстановление «законности и порядка» в начале 1906 года и отрезвляющие годы первой конституционной эры в истории России.

Железные дороги сыграли важную роль и в подавлении революции реакционными силами. На этот раз они выступили не вещественным залогом в руках восставших, но инструментом власти правительства, использовавшего это транспортное средство — как и в 1863 году — для переброски лояльных войск в восставшие регионы. Железная дорога как инструмент имперской власти оказалась в особенности эффективной в восточной части империи, где в конце 1905 года власть самодержавия отчасти распалась²⁷¹. Сибирские железные дороги прекратили работу также в октябре 1905 года. 17 октября восставшие железнодорожники заняли телеграф в Красноярске. В течение целого месяца все средства коммуникации восточнее этого города находились в руках забастовочного комитета. Ситуация в Сибири во многих отношениях отличалась от той, что сложилась в Европейской России. Строительство Сибирской железной дороги в 1890-е годы привело

к большому притоку рабочих из крестьян в восточные земли империи, десятки тысяч из них были заняты в депо и мастерских тех или иных железнодорожных обществ²⁷². Высокая концентрация рабочих в небольшом числе мест, суровые условия жизни и труда в Сибири, слабое присутствие сил правопорядка на предприятиях — все это создало идеальную питательную почву для революционных сил в регионе²⁷³. Следует добавить, что летом 1905 года, после заключения мира в Портсмуте, около миллиона российских солдат на Дальнем Востоке ожидали возвращения домой в Европейскую Россию после демобилизации²⁷⁴. Недовольство рабочих и деморализация солдат после поражения в Русско-японской войне привели в конце 1905 — начале 1906 года впервые в истории России к солидаризации и братству обеих групп, — момент, вновь давший о себе знать позднее, во время революционных событий 1917 года. В 1905 году сибирские города Чита и Красноярск, где местные советы и забастовочные комитеты даже провозгласили создание республик, стали оплотами революции. Однако ответный удар правительства не заставил себя ждать. Между 23 декабря 1905 и 3 января 1906 года в Красноярске два верных правительству полка восстановили старый порядок. Остатки восставших стали жертвами карательных экспедиций генералов барона Александра Меллер-Закомельского и Павла фон Ренненкампа. В течение первой половины января они отвоевали Сибирскую железную дорогу от Москвы на западе и от Харбина на востоке, введя на ней военное положение²⁷⁵.

Опыт Всеобщей забастовки в октябре 1905 года, а также сообщения о жестоком подавлении протестного движения правительством в начале 1906 года стали важным фактором дальнейшей поляризации политических лагерей в России в начале XX века. Когда в начале октября служащие железных дорог прекратили работу и солидаризировались с протестным движением в столицах, представители правительства и консервативные журналисты были крайне напуганы. В интервью либеральной газете *Биржевые ведомости* 12 октября 1905 года главный инспектор российских железных дорог А.Н. Горчаков подчеркнул, что железнодорожники царской империи создали этой забастовкой прецедент в истории. Ни в одной стране прежде не было организовано забастовки железных дорог в таком объеме. Следует предвидеть в будущем, говорил Горчаков, что пример России станет уроком и правительства России и других государств должны побеспокоиться о том, чтобы в будущем предотвратить паралич транспортного сообщения в национальных масштабах²⁷⁶. В целом консервативная

пресса с возмущением реагировала на восстание железнодорожников. 12 октября 1905 года, например, журналист М. Меньшиков в газете *Новое время* воспроизвел давно известный образ Москвы как «сердца великой империи», «во всех артериях и нервах своих» отделенной теперь от «России» и страдающей теперь от угрозы «спазмов»²⁷⁷. Москва, по словам Меньшикова, находится теперь в осаде. Однако теперь не исторические, (вечные) враги России («татары, поляки, шведы или французы»), но «сам православный народ Московский» соорудил блокаду вокруг «старого сердца России». О мерах, которые предприняли железнодорожники, чтобы подчеркнуть свои экономические и политические требования, у Меньшикова не было написано ни слова. Активисты забастовочного движения клеветнически описывались им как «толпа рабочих» или как «разбойники». В особенности интересным представляется, что он уличал служащих железных дорог в том, что они в ходе забастовки используют *примитивные* методы борьбы из старых, домодерных времен:

Что такое эти стальные рельсы и телеграфные проволоки? Это именно как раз то, что доступно разрушению самыми *простыми, деревенскими способами* [...] Фактически железнодорожная стачка, останавливающая сообщения в стране, совершенно равносильна тому, как в *старое время* разбойники захватили большие дороги. «Нет проезда» — это *самое грубое* нападение на общество, арест всей страны, лишение всех свободы. Как бы ни называло себя это насилие, оно по существу своему бунт, призыв к междоусобной войне (курсив всюду мой. — Ф.Б.Ш.)²⁷⁸.

Характерно, что представители правительства, такие как А.Н. Горчаков, признавали, что железнодорожники царской империи, организовав всероссийскую забастовку, открыли новую главу в истории социальных протестных движений, а консервативные наблюдатели, такие как Меньшиков, в то же время упрекали активистов в том, что они использовали «примитивные способы» политической борьбы из «старого времени». Это расхождение в официальной интерпретации событий октября 1905 года выдает тот факт, что имперская элита с большим трудом свыкалась с мыслью о том, что отныне она должна будет делить власть над современным инструментом власти с «ордами рабочих» из «православного русского народа». Когда в конце ноября движение по железнодорожной сети империи было постепенно восстановлено по расписанию, в близком правительству профессиональном журнале *Железнодорожное дело* с надеждой сообщалось:

«Значение железнодорожных забастовок теперь оценено всеми и желать их повторения никто не будет»²⁷⁹. Призыв к «господам железнодорожным служащим» заняться «усерднее делом, которому себя посвятили» и любить «его для силы и благоденствия русского народа, ради целостности и могущества нашей дорогой и истомившейся родины!»²⁸⁰ сам по себе звучал как голос из подчеркнуто (хорошего) «старого времени».

Можно сомневаться в том, что призывы такого рода у активистов Всеобщей забастовки 1905 года могли усилить их патриотические чувства. Фактически восставших железнодорожников не столько в мягких выражениях, сколько посредством государственной власти и массового ужесточения соответствующего законодательства принудили к благоразумию. Сумев после объявления Октябрьского манифеста на время разрядить внутривнутриполитическую обстановку, правительство в конце года перешло к военным действиям с целью вернуть себе власть в восставших провинциях. Будучи в октябре 1905 года с лихвой информирована о «беспорядках» на железных дорогах, публика мало узнала впоследствии из прессы о жестоких действиях карательных батальонов, вторгшихся в начале 1906 года по Сибирской железной дороге с запада и востока в азиатские владения империи с целью установить власть закона в восставших провинциях. Известия о жестокости казацких формирований в сибирских провинциях распространялись через неофициальную прессу, доходя в том числе и до Петербурга. Мотив железной дороги в этих описаниях вновь стал играть символическую роль, что видно из двух описаний, относящихся к 1906 году.

И красноярский журнал *Овод*, и петербургская газета *Леший* публиковали в тот год иллюстрации, изображавшие путевые сооружения Сибирской железной дороги как дороги смерти (илл. 18 и 19)²⁸¹. На рисунке *Сибирский мотив* в журнале *Овод* изображен мужчина, прикованный к столбу железнодорожного телеграфа, и ожидающие его смерти три ворона, сидящие на железнодорожной насыпи. На гравюре *Кошмар* Петра Добрынина, опубликованной в первом выпуске газеты *Леший* в том же году, можно увидеть стоящие на железнодорожной насыпи телеграфные столбы с висящими на них пятью мертвыми телами. Судя по всему, речь здесь идет об участниках сибирского восстания рабочих, повешенных казаками в наказание или ради устрашения вдоль железнодорожной линии. Даже учитывая, что распространение рисунков такого рода сложно реконструировать, по ним можно сделать вывод о том, что критически настроенная публика отдавала себе отчет в хрупкости той власти, которую

железнодорожники сумели завоевать в первые месяцы революции 1905–1907 годов. Если в октябре 1905 года металлические ветви железных дорог служили в руках восставших рабочих «мощным оружием», то на этих картинах они вновь показывают свое лицо как рельсы *самодержавной* власти.

С точки зрения правительства, забастовка на транспорте, подобная той, что страна пережила в октябре 1905 года, не должна была повториться. 29 ноября генерал-губернаторы, губернаторы и городничие были уполномочены указом объявлять «положение усиленной или чрезвычайной охраны» в своем регионе в случае (местной) забастовки почтовых, телеграфных или железнодорожных служащих без совещания с правительством²⁸². 2 декабря Николай II еще раз недвусмысленно запретил забастовки рабочих на железных дорогах своей страны²⁸³. Опыт 1905 года привел также и к тому, что правительство империи еще более усиленно стало привлекать железнодорожную жандармерию для наблюдения за политическими настроениями железнодорожных служащих. Если еще на рубеже веков железнодорожные силы безопасности в случае какого-либо подозрения должны были известить коллег из губернского жандармского управления²⁸⁴, то в конце 1905 года их компетенция и сфера ответственности были существенно расширены. В циркуляре корпуса жандармов от 8 ноября 1905 года говорилось, что железнодорожной полиции в будущем будет отведена ключевая роль при подавлении забастовок на железнодорожном транспорте²⁸⁵. С целью не допустить повторения восстания на российских железных дорогах, силы безопасности должны были постоянно осведомляться о настроениях среди рабочих и служащих дорог и предупреждать возможное подстрекательство «агитаторами» своих сослуживцев против работодателей и государственной власти. В случае забастовки они должны были вместе с коллегами из обычной жандармерии препятствовать разрушению железнодорожных сооружений протестующими рабочими²⁸⁶. Летом 1906 года железнодорожная жандармерия получала задание самостоятельно, то есть без привлечения коллег из губернской полиции, составлять отчеты о политически подозрительных личностях, проживающих в зоне их ответственности, и арестовывать их в случае необходимости²⁸⁷. Впоследствии политический розыск превратился в одну из важнейших обязанностей железнодорожной полиции²⁸⁸. Чтобы лучше выполнять эту функцию, в августе 1906 года жандармы получили также разрешение создавать структуры надзора и внедрять секретных сотрудников в состав железнодорожных работников. В качестве обоснования этой

меры полицейский департамент приводил довод о том, что «тревожные события последнего времени» требовали «самой усиленной борьбы» против революционной пропаганды среди железнодорожников и жителей «полосы отчуждения» вдоль железнодорожных сооружений империи²⁸⁹.

В 1908 году, когда Леонид Тимофеев опубликовал учебник для офицеров железнодорожной жандармерии объемом более 1200 страниц, борьба против политически мотивированных забастовок на транспорте уже считалась одной из основных задач сил безопасности²⁹⁰. Из этого справочника можно узнать, как должен был вести себя служащий жандармерии в случае отказа со стороны работников выйти на работу. Если забастовка была результатом конфликта между работниками и местным работодателем, чиновники должны были попытаться вмешаться в спор с целью его уладить. Если же речь шла об «общей забастовке», тогда нужно было действовать «решительно и быстро», то есть арестовать зачинщиков беспорядков, защитить штрейкбрехеров и избежать перехода в руки восставших телеграфной инфраструктуры и паровозов²⁹¹. В формулировках такого рода проявляются как осведомленность, так и страх властей за то, что внутривнутриполитические конфликты в будущем во все возрастающей мере будут решаться на базе инфраструктурных сетей страны. События большевистского переворота в октябре 1917 года, в котором ключевую роль сыграли сражения за Центральный телеграф в Петрограде и за вокзалы и железнодорожные пути в столице, уже вскоре показали, что опасения такого рода совсем не были необоснованными²⁹².

4.3. ПРЕСТУПНОСТЬ И НАСИЛИЕ

«Законность и порядок» на железных дорогах империи ставили под вопрос не только повстанцы-националисты, террористы или бастующие рабочие. На российских вокзалах и в железнодорожных вагонах пересекались пути людей различного социального происхождения. В России, как и везде, часто посещаемые и сложно контролируемые полицией места публичного пространства предлагали идеальное поле деятельности для воров, мошенников и других мелких преступников. Хотя отчеты российской железнодорожной жандармерии не дошли до нас полностью, сохранившиеся в архивах дела свидетельствуют о том, что вокзалы и поезда в царской империи, как и в других европейских странах, быстро превращались в места с высоким уровнем преступности²⁹³. Судя по всему, тяжкие преступления, например грабежи или

убийства, лишь в конце XIX столетия стали серьезной проблемой на российских железных дорогах. Когда в 1895 году неизвестный оглушил и ограбил пассажира, Министерство путей сообщения в Санкт-Петербурге сразу же активизировалось и направило циркуляр во все железнодорожные общества. В нем указывалось, что проводники должны уделять больше внимания безопасности пассажиров²⁹⁴. Вопреки этому документу, никаких явных шагов не было предпринято, чтобы улучшить безопасность пассажиров на их зачастую длинном пути по Российской империи. Поэтому путешествия по дорогам империи, в особенности ночью и в вагонах первого класса, оставались довольно опасным приключением.

Летом 1900 года российскую публику поверг в страх и ужас серийный убийца П. Малышев, специализировавшийся на ограблениях и убийствах женщин в купе первого класса. Преступник, происходивший из семьи железнодорожного подрядчика, с помощью специального ключа проникал по ночам в закрытые купе поездов Юго-Западной и Московско-Нижегородской железных дорог. Пробравшись в купе дамы, путешествовавшей в одиночестве, он одурманивал ее с помощью химического вещества и грабил. В двух случаях пассажирок на следующий день находили в купе мертвыми. Малышев был схвачен полицией в июне 1901 года, предстал перед судом в Одессе и был приговорен к пожизненному заключению с лишением всех прав состояния. Первая реакция Министерства путей сообщения на информацию о неуловимом грабителе в поездах иллюстрирует беспомощность петербургских чиновников, столкнувшихся с новой необычной угрозой на железных дорогах. В меморандуме от 11 декабря 1900 года администрация железных дорог в Министерстве путей сообщения призвала железнодорожные общества принять меры к тому, чтобы повысить безопасность своих пассажиров. Власти советовали, во-первых, проверять перед отходом поезда, не прячутся ли подозрительные личности в вагонах или на крыше поезда. Во-вторых, предлагалось на ночных остановках поручать проводникам охранять двери с двух сторон вагона. В-третьих, железнодорожные общества должны были увеличить число кондукторов в поездах и позаботиться о том, чтобы под надзором проводника находилось не более двух вагонов одновременно. Наконец, администрация советовала оборудовать все купе (первых двух классов) тревожными кнопками, чтобы пассажиры могли позвать на помощь в случае опасности. Все эти меры, судя по формулировкам, носили характер желательных. Каждое железнодорожное общество могло само опробовать, какой из этих инструментов улучшения

безопасности для своих пассажиров был более рациональным и применимым²⁹⁵. Сомнительно, что таким образом удалось существенно повысить безопасность в российских поездах в начале XX века.

Вопрос безопасности железнодорожных пассажиров на рубеже веков занимал российскую публику все больше. «Случай Малышева» стал поводом к горячим дебатам в российских газетах и журналах в 1900–1901 годах. Споры шли вокруг вопросов о том, как можно было бы лучше защитить пассажиров поездов от насилия²⁹⁶. Желтая пресса, стремясь вызывать сенсацию, изображала Малышева как «человека-зверя», бесчинствовавшего в роскошных вагонах российских железных дорог²⁹⁷. А журналист консервативной газеты *Новое время*, полный возмущения, утверждал, что пассажиры первого класса в России хотя и путешествуют по стране с большой роскошью, при этом абсолютно не защищены от насильственных преступлений²⁹⁸. В профессиональной газете *Железнодорожное дело* положение пассажиров первых двух классов даже сравнивалось с ситуацией человека, находящегося в «совершенно пустынной местности»²⁹⁹. Даже удивительно, писал эксперт по железным дорогам в 1901 году, что в поездах дальнего следования в России тяжкие преступления совершаются не столь часто, ведь вагоны двух первых классов, в которых столь мало пассажиров, предлагают все возможности для таких нападений. Злонамеренная личность может легко обеспечить себе доступ в поезд, имеющий вагон первого класса, просто купив себе билет (второго класса). Под покровом темноты грабитель может отправиться на поиски купе, где находится одинокий пассажир, и вторгнуться туда. При громких звуках едущего поезда нечего опасаться, что проводник, пусть даже он находится в соседнем купе, услышит крики жертвы о помощи. После преступления грабитель может относительно легко замести следы и незаметно оставить поезд на следующей же станции. Поскольку в поездах довольно легко найти «большую добычу», следует опасаться, что преступления, вроде тех, что совершил Малышев, в будущем участвуются³⁰⁰.

В прессе интенсивно обсуждался также и вопрос о том, кто именно несет ответственность за проблемы с безопасностью на российских железных дорогах и что может быть сделано, чтобы пассажиры в будущем были лучше защищены от насильственных преступлений. Одна из первых больших работ на эту тему принадлежит перу Отто Фомича Глинки, опубликовавшего свои мысли на этот счет в 1901 году в журнале *Инженер*³⁰¹. Глинка, сам, очевидно, инженер-железнодорожник, указывал в своей статье на то, что нельзя возлагать ответственность за преступления последних месяцев на служащих железнодорожных

обществ. Со ссылкой на *Общий устав российских железных дорог* он доказывал, что защита безопасности пассажиров является обязанностью исключительно государственной железнодорожной жандармерии³⁰². Он напомнил своим читателям о дискуссии в правительственных кругах, состоявшейся в начале 1880-х годов, по вопросу о том, нужно ли наделить ограниченными полицейскими правами проводников в поездах. Тогдашний министр внутренних дел граф Дмитрий Андреевич Толстой резко отклонил это предложение³⁰³. У Глинки не было сомнений в том, кто несет ответственность за насильственные преступления на российских железных дорогах:

Трудно, однако, не усмотреть некоторой несообразности в том обстоятельстве, что если всякое, более или менее значительное, скопление публики в городах в дневное время, в церквях, на гуляньях и пр. обязательно вызывает соответственный наряд полицейской охраны общественной безопасности и порядка, то такое же скопление в пути, в железнодорожных поездах публики, достигающей иногда 1.000 человек и более в одном поезде, остается без такой охраны³⁰⁴.

Железнодорожные общества так же не несут ответственности за жизнь и здоровье пассажиров, как владельцы отелей или доходных домов не отвечают за своих постояльцев и жильцов. Это является задачей только лишь государства, то есть железнодорожной полиции³⁰⁵.

Поскольку для рядового состава железнодорожной полиции требования справляться со все возрастающим числом угроз законности и правопорядку в рамках своей повседневной деятельности были, очевидно, чрезмерными, пассажиры стали сами значительно активнее в том, что касалось обеспечения их безопасности в поездах и на вокзалах. Так, например, газета *Московские ведомости* в июле 1901 года сообщала:

Убийство с целью грабежа Володкович и Горич, а также ряд крупных краж в вагонах произвели настоящую панику среди пассажиров. Дело дошло до того, что пассажиры, едущие в отдельных купе 1-го класса, не только начали устраивать в вагонах баррикады, пуская в ход зонты, палки и багажные ремни, но стали даже привязывать себя к дверям, чтобы проснуться при появлении непрошенного посетителя³⁰⁶.

Задача эффективной защиты пассажиров железной дороги от преступных нападений была трудновыполнима не только потому,

что радиус действия подразделений железнодорожной жандармерии охватывал территорию в 2000 верст. Действовавшие одновременно технические инструкции и правила пассажирских перевозок оказывались в этих ситуациях контрпродуктивными. Поскольку внутренность железнодорожного вагона несла характерные черты как частного, так и публичного пространства, не имело никакого смысла снабжать купе первого класса, как каюты на корабле, дверями, запирающимися изнутри. Это препятствовало бы регулярному доступу персонала железной дороги и других пассажиров³⁰⁷. Этот пример ясно показывает, что на практике обеспечить безопасность пассажиров было не так легко. Модерное средство сообщения, железная дорога, не только создала новые проблемы безопасности, но в то же время, в силу технически обусловленных правил эксплуатации, серьезно сузила возможности для преодоления новых угроз.

Вызов образу регулярного железнодорожного общества в России в самой его основе все чаще бросали сами сотрудники железных дорог, совершавшие преступные махинации. Рабочие и служащие железных дорог считались правительством подозрительной клиентурой не только потому, что представители этой группы поддерживали антиправительственные действия в январе 1863 года в Польше или во время Всеобщей забастовки в 1905 году³⁰⁸. Железнодорожные рабочие во все большей массе оказывались замешаны как в «беспорядках», так и в антиеврейских погромах в 1881 году на юге и юго-западе империи. В тот год насилие против еврейского населения распространялось вдоль рельсов железной дороги как лесной пожар³⁰⁹. Несмотря на то что правительство позднее возложило ответственность за вспышку насилия на украинских крестьян, бóльшая часть погромщиков происходила из городского населения или же из рабочих. Оглядываясь на ту печальную роль, которую железнодорожные рабочие сыграли в погромах 1881 года, Михаил Аронсон пришел к выводу, что эта волна насилия была результатом не столько вековой религиозной или национальной вражды, сколько связанных с модернизацией и индустриализацией XIX века перекосов в обществе. Сами обитатели еврейских местечек, опасавшиеся новой вспышки погромов в 1880-е годы, прекрасно сознавали значение железнодорожной сети для распространения этнического насилия. Так, в 1881–1882 годах жители некоторых еврейских поселений на западной периферии империи создавали вооруженные отряды самообороны, которые, контролируя по ночам улицы и вокзалы, препятствовали высадке из поездов потенциальных погромщиков³¹⁰.

Тем временем российская публика была запугана еще и сообщениями о преступниках-проводниках и других служащих железных дорог, творивших бесчинства в поездах. Один из журналистов, участвуя в дискуссии о серийном убийце Малышеве, происходившем из семьи железнодорожного подрядчика и потому хорошо знакомом с устройством и техническими деталями вагонов поезда, указывал на то, что участие железнодорожников в любых преступлениях приобрело уже легендарный характер. В особенности часто служащие железных дорог участвовали в кражах багажа, однако и более серьезные преступления с их участием не были редкостью³¹¹. Когда российские газеты в 1907–1910 годах постоянно сообщали о проводниках, насилевавших в поездах путешествовавших в одиночку девушек и женщин, прежняя слава складно одетых служащих, некогда считавшихся агентами цивилизационного проекта железнодорожного модерна, была уже далеко позади³¹². Сообщения о железнодорожниках-насильниках отчетливо противоречили тем образам, полным надежд, которые создавались сторонниками нового средства передвижения в утопическом дискурсе о железных дорогах прежних лет³¹³.

4.4. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И МОДЕРНАЯ ВОЙНА

Железную дорогу в Российской империи ее приверженцы сразу оценили как средство передвижения, которое сослужит хорошую службу военным интересам страны³¹⁴. Сразу после открытия рельсового сообщения из Петербурга в Москву правительство выпустило первые распоряжения, регулировавшие передвижение войск по этой линии³¹⁵. Начиная с 1860-х годов российские военные власти усиленно дискутировали о том, как строительство железнодорожных линий повлияет на стратегии ведения войны в будущем³¹⁶. При этом с вниманием отмечалось, какую роль это средство передвижения сыграло в вооруженных конфликтах за границей, например во время Гражданской войны в США, прусско-австрийской войны 1866 года, а также во Франко-прусской войне 1870–1871 годов³¹⁷. В особенности Пруссия, одержавшая победу над Францией не в последнюю очередь благодаря систематическому использованию стратегических железнодорожных линий, продвигалась как (устрашающий) пример для России в этом отношении³¹⁸. С 1860-х годов в Российской империи началось формирование военных объединений, способных при необходимости строить железнодорожные сооружения и управлять ими или же, наоборот, разрушать соответствующие вражеские системы³¹⁹.

В 1860–1870-е годы важные импульсы в направлении стандартизации железнодорожной системы исходили от Военного министерства³²⁰. В то же время военные стратеги все сильнее вмешивались в дебаты о развитии имперской путевой сети³²¹.

4.4.1. Железные дороги в Русско-турецкой и Русско-японской войнах

В войне с Османской империей в 1877–1878 годах молодая тогда еще железнодорожная сеть империи прошла свое первое «боевое крещение»³²². Уже на стадии мобилизации зимой 1876–1877 года стало ясно, что Россия в транспортно-техническом отношении лучше подготовлена к войне, чем ее противник. Действительно, первое массовое перемещение войск посредством железных дорог в истории Российской империи прошло как нельзя более гладко. И руководство (в основном частных) железнодорожных обществ, и Генеральный штаб были часто настолько перегружены требованиями по осуществлению мобилизационных планов, что «железные дороги лишь с большим усилием справлялись со своим предназначением»³²³. Не позднее 24 декабря 1875 года российские военные власти осознали, что на железные дороги империи нельзя полностью полагаться в случае войны: в этот день на юге страны военный поезд сошел с рельсов на открытом строящемся участке железнодорожных путей из Балты в Одессу, в результате чего погибли не менее 70 солдат³²⁴. Крушение поезда под Тилигулем, в результате которого С.Ю. Витте — ответственный начальник движения Одесской железной дороги — провел несколько недель под следствием в Санкт-Петербурге, стало решающим толчком к учреждению межминистерской комиссии под руководством графа Эдуарда Трофимовича Баранова для полного исследования железных дорог России (так называемая комиссия Баранова)³²⁵. Эта комиссия, разработавшая в том числе *Общий устав Российских железных дорог*, должна была, тем не менее, прервать свою работу на время войны с Османской империей. Таким образом, ее предложения по улучшению регулирования железнодорожного сообщения, касавшиеся также применения этого средства передвижения в военное время, получили признание лишь только во второй половине 1880-х годов.

Еще более значимую роль, чем в войне с Турцией, сыграли российские железные дороги в Русско-японской войне, начавшейся в ночь на 27 января (9 февраля) 1904 года с обстрела японцами российского флота в Порт-Артуре. Благодаря использованию железной дороги для

мобилизации войск и стратегического планирования Русско-японская война сегодня считается «первым современным, технологическим конфликтом и предшественницей Первой мировой войны»³²⁶. С российской стороны центральную роль играла Сибирская железная дорога, служившая транспортной артерией между Европейской Россией и театром военных действий в Маньчжурии³²⁷. Стоит напомнить о том факте, что прежде всего военно-стратегические причины заставили Александра III склониться к постройке трансконтинентальной железной дороги до Владивостока. Теперь железная дорога, протянувшаяся по всей Сибири, должна была впервые доказать свою военную пользу. В этом контексте не следует забывать и о том, что российско-японские отношения на рубеже веков серьезно испортились именно из-за строительства Сибирского пути, а также Китайско-Восточной железной дороги в Маньчжурии (1897–1903)³²⁸. Это означало, что теперь железная дорога на Тихом океане была нужна для того, чтобы защищать претензии России на власть в регионе, своей дестабилизацией обязавшем не в последнюю очередь железнодорожному империализму России на Дальнем Востоке³²⁹.

Нападение Японии на Порт-Артур Российская империя встретила не будучи полностью подготовленной³³⁰. К началу войны создание сплошного рельсового сообщения с Тихим океаном не было еще завершено. Еще недоставало части пути вдоль южного берега Байкальского озера (Кругобайкальская железная дорога), строительство которой откладывалось ввиду сложности участка территории. Существовало паромное сообщение между западным и восточным берегами озера, посредством которого через Байкал перевозились целые поезда. Поскольку в феврале 1904 года озеро еще лежало под толстым слоем льда, ледокольные пароходы нельзя было использовать. Выходом из этого сложного положения стала двойная стратегия, предложенная Министерством путей сообщения. С одной стороны, были ускорены строительные работы по созданию дороги вдоль южного берега Байкала. В этом случае недостающий участок можно было сдать в эксплуатацию уже в сентябре 1904 года. С другой стороны, непосредственно после начала войны было решено приступить к строительству временной железной дороги через замерзшее озеро³³¹. Уже в конце февраля необычная рельсовая дорога была пущена в эксплуатацию³³². В день она могла пропускать до 16 000 человек и около 500 000 пудов (ок. 8200 тонн) грузов с западного на восточный берег³³³. Когда в конце марта наступила теплая погода, железнодорожные сооружения были демонтированы, и два дня спустя ледоколы проложили дорогу

через озеро. Консервативная пресса превозносила министра путей сообщения, князя Михаила Ивановича Хилкова, лично возглавлявшего строительные работы на месте, за его достижения как «буквально» «чудотворного князя»³³⁴.

Не только «игольное ушко» Байкальского озера, но и незначительная пропускная способность Сибирской железной дороги стали для российского военного руководства большой логистической проблемой³³⁵. При строительстве этой железнодорожной линии оно придерживалось принципа: «как можно быстрее и как можно дешевле!»³³⁶. По этой причине рельсы прокладывались на большинстве участков лишь в одну колею, а фундамент полотна закладывался как временный. К началу войны пропускная способность Сибирской дороги (в особенности Китайско-Восточной железной дороги) составляла лишь четыре пары поездов в день, Южно-Маньчжурской (от Харбина до Порт-Артура и Дальнего) — даже три пары в день³³⁷. Чтобы повысить пропускную способность дороги, Министерство путей сообщения в 1904–1905 годах начало ускоренное строительство по всему пути. Благодаря этому его пропускную способность удалось существенно повысить³³⁸. Во время Русско-японской войны Сибирская железная дорога перевезла на Дальний Восток 1,3 млн солдат и офицеров³³⁹. За этим значительным числом нельзя, однако, не увидеть, что усилия по строительству путей сообщения на Дальнем Востоке серьезно запоздали. Уже в ноябре 1904 года военный министр Алексей Куропаткин в своем докладе Николаю II возложил ответственность за медлительность военных действий на низкую пропускную способность Сибирской железной дороги³⁴⁰. По окончании войны военное руководство также попыталось обвинить Министерство путей сообщения в поражении на Дальнем Востоке. Это можно расценить и как попытку отвлечь внимание от собственных упущений и ошибок в ходе войны.

Сибирская железная дорога в военные месяцы служила коммуникационной артерией, связывавшей Европейскую Россию с театром военных действий в Маньчжурии. По дороге перевозили рекрутов, лошадей и военное оборудование. Наряду с этим по дороге передвигались с запада на восток иностранные корреспонденты и другие гражданские лица. Поезда Сибирской железной дороги были также приводными ремнями для актуальной информации, передававшейся из одного региона в другой. Это историческое значение железной дороги для коммуникации заметно, например, при чтении репортажей Мориса Баринга, служившего корреспондентом британской газеты *Morning Post* на Русско-японской войне и дважды в связи с этим совершавшего путешествия

в Маньчжурию. Баринг рисует в своих путевых заметках, как поезда Сибирской железной дороги летом 1905 года превращались в политические дискуссионные клубы. Длительные переезды способствовали многочисленным политическим дискуссиям между людьми различного социального происхождения. Проводники и инженеры «без стеснения говорили о заседаниях земств по всей стране, о недовольстве государственными чиновниками и о неизбежности забастовки»³⁴¹. В поездах обменивались мнениями и сведениями. Солдаты на вокзалах жадно выпрашивали у проезжающих свежие газеты³⁴². Одесский студент — попутчик британского корреспондента рассказал последнему «много интересных вещей»³⁴³, например о восстании на Черноморском флоте и вырисовывавшихся грядущих политических изменениях в стране³⁴⁴.

Вдоль дороги в военные месяцы распространялись не только информация и слухи. Это транспортное средство сыграло и печальную роль в распространении ожесточенных беспорядков и погромов в контексте мобилизации осенью 1904 года³⁴⁵. Подобно тому как в январе 1881 года антиеврейские погромы распространились вдоль железных дорог Украины³⁴⁶, в 1904 году насилие также коснулось прежде всего тех населенных пунктов Могилевской и Витебской губерний, которые имели железнодорожное сообщение³⁴⁷. Однако, в отличие от 1881 года, когда в преследовании евреев участвовали прежде всего рабочие железных дорог, в 1904 году насилие исходило от недовольных резервистов российской армии. Негодование обернулось против несправедливости и хаоса осмотров и мобилизации, в особенности против правительственного запрета на продажу солдатам алкоголя. Еврейские купцы, игнорировавшие запрет и наливавшие рекрутам водку по завышенным ценам, впоследствии сами ощутили на себе ненависть и недовольство солдат в ее самых жестоких проявлениях. Тем самым евреи были — как это часто случается — «объектом, а не причиной беспорядков»³⁴⁸. Вдоль железнодорожных линий постоянно повторялись одни и те же сцены: нападения на винно-водочные лавки, травля и преследование евреев, вандализм на вокзалах и других железнодорожных сооружениях. И эта темная сторона тоже принадлежит описанию коммуникационной функции железной дороги в военные годы.

4.4.2. Вокзал и проводы на войну

Еще в мирное время Военное министерство было важным клиентом железных дорог империи. В 1875 году военные власти приобрели около 1,7 млн билетов для перевозки солдат внутри России³⁴⁹. В 1912 году

статистики Министерства путей сообщения зарегистрировали уже 8,6 млн перевезенных солдат. В военное время эти числа стремительно выросли. В 1878 году, во время Русско-турецкой войны, дороги выставили Военному министерству счета на оплату 7,5 млн билетов по военному тарифу. В 1905 году, во второй год Русско-японской войны, их число выросло до 11,8 млн³⁵⁰. Подобно огромному числу крестьянских колонистов, отправлявшихся в конце XIX — начале XX века в Сибирь в так называемых теплушках, нижние чины царской армии, начиная с 1860-х годов, перевозились в переделанных товарных вагонах (илл. 20)³⁵¹. Многие люди из непривилегированных слоев населения имели возможность впервые оценить «удовольствие» от поездки по «чугунке» именно в таких вагонах³⁵².

Все больше людей, отправляемых на войну, переживали прощание с семьей и друзьями на железнодорожных станциях своей родины. Уже во время Русско-турецкой войны 1877–1878 годов царское правительство часто использовало прощание новобранцев на вокзалах для патриотических манифестаций и инсценирования народной общности, самоотверженно противостоящей общему врагу³⁵³. Также и во время Русско-японской войны залы ожидания и перроны вокзалов вновь служили сценами для постановочного патриотизма, проявления верности царю и народной готовности к борьбе. Вскоре после нападения Японии на российский флот в Порт-Артуре газеты в Санкт-Петербурге сообщали о праздничных проводах войск, отправлявшихся на Дальний Восток на поездах, уходивших со столичных пассажирских и товарных станций³⁵⁴. Как и ранее, во время Русско-турецкой войны, в залах ожидания и на перронах для солдат устраивались банкеты, произносились патриотические речи, служились молебны и собирались средства. Гражданские приносили отъезжавшим солдатам цветы, иконы, а также «хлеб-соль» в дорогу. Военные оркестры исполняли марши и гимн *Боже, царя храни*. Читатели узнавали из газет о «трогательных сценах», подобной этой: «Горнист заиграл сигнал, а поезд тихо отошел от станции, сопровождаемый торжественными звуками гимна [...] и криками 'урря'»³⁵⁵.

В информировании о мобилизации на Русско-японскую войну все большую роль играли иллюстрированные газеты и журналы³⁵⁶. В особенности если в проводах военных частей участвовал царь Николай II лично, всегда присутствовали фотоаппараты. Между маем и декабрем 1904 года император сам предпринял несколько поездок, зачастую продолжительных, в различные регионы империи, откуда отправлялись новобранцы на поле битвы в Маньчжурию³⁵⁷. Николай,

лично присутствуя при отправлении военных транспортов, пытался усилить патриотическое настроение среди солдат и поднять боевой дух войск. Фотодокументы о встречах императора с «его» солдатами и распространение этих образов в печатных средствах массовой информации страны были нацелены на стабилизацию традиционного мифа о единстве «царя и народа» среди населения³⁵⁸. Перроны пассажирских станций и вагоны российских военных поездов представляли при этом современные кулисы для известной пьесы, игравшейся властью (илл. 21).

Сцены прощания, разыгрывавшиеся в 1904 году на российских вокзалах в связи с отъездом военных транспортов, привлекали к себе равным образом и журналистов, и художников. Среди графических изображений этих событий, например в иллюстрированном журнале *Нива* за 1904 год, можно выделить два противоположных типа. К одному принадлежат такие рисунки, как *Отправка на Дальний Восток мичманов, новопроизведенных ранее срока в морском кадетском корпусе. На вокзале Николаевской железной дороги в Петербурге*, появившийся 21 февраля 1904 года (илл. 22). На рисунке изображена сцена прощания на перроне незадолго до отправления поезда в направлении Москвы. Платформа запружена молодыми мужчинами в униформе, а также гражданскими лицами, чья одежда выдает в них представителей привилегированных социальных слоев. Не считая плачущей женщины в правой половине изображения, рисунок наполнен радостными лицами и машущими руками людьми. Сцена напоминает скорее отправление группы молодых людей в летний лагерь, чем отправку военного транспорта на фронт. Этот изобразительный источник, относящийся к начальной фазе войны, передает оптимистическое, даже эйфорическое настроение, с каким российские войска отправлялись в Маньчжурию. Кулисы — здание вокзала, а также обволакивающий вагон дым, на фоне которого разыгрываются радостные сцены прощания, — усиливают впечатление движения, радости жизни и отъезда, излучаемые рисунком³⁵⁹.

Наряду с такими изображениями вызванного войной воодушевления журнал *Нива* уже довольно скоро начал печатать рисунки, показывавшие прощание солдат на вокзалах империи в совсем ином свете. Изображения, подобные рисунку *Отбытие воинского сибирского поезда в Маньчжурию*, напечатанному 21 февраля 1904 года, посвящались боли и страху, которые испытывали женщины, дети и старики, прощавшиеся на вокзалах с сыном, мужем, отцом или братом (илл. 23). На рисунке, основой для которого послужила фотография,

сделанная в Омске, изображен товарный поезд Сибирской железной дороги, куда загружают новобранцев прямо в открытом поле. На переднем плане виден солдат, держащий ружье на плече и прощающийся с плачущей женой и ребенком перед посадкой в поезд. На рисунке преобладают просто одетые люди с печальными, оцепеневшими лицами. Здесь нет ни следа радости, которая отличает анализировавшуюся выше картину прощания морских кадетов. Железная дорога на этом рисунке выступает не как символ патриотического подъема, но как транспортное средство, приносящее несчастье, несущее своих пассажиров навстречу неопределенной, темной судьбе.

Образы такого рода в русской изобразительной культурной памяти не были чем-то новым. Самым известным изображением сцены прощания на вокзале является, наверное, картина *На войну* Константина Савицкого (1844–1905), написанная в 1888 году в память о мобилизации царской армии на Русско-турецкую войну (илл. 24). Сегодня она находится в Русском музее в Санкт-Петербурге. На этой картине наблюдатель также становится свидетелем боли и терзаний людей, вынужденных расставаться друг с другом перед отходом военного транспорта. В фокусе картины — страдания простых крестьян, которых Савицкий изображает с большой эмпатией, используя фольклорный колорит³⁶⁰. Противоположный «народу» полюс составляет государственная власть, представители которой носят европеизированную униформу и контролируют посадку солдат в поезд. Железная дорога на этой картине представлена как безжалостный властный инструмент правительства. Черный сверкающий паровоз с мощной дымовой трубой, верхушка которой буквально прорывает верхний край картины, воздействует как роковой магнит, разрывающий крестьянские пары и семьи.

Читая воспоминания ветеранов Русско-японской войны, появившиеся в большом количестве в печати после ослабления цензуры в 1905 году, часто встречаешь описания, напоминающие картину Савицкого или же проанализированную выше сцену на вокзале в Омске 1904 года. В мемуарах, случайно носящих такое же название, что и картина Савицкого, *На войну*, резервист, скрывший свое имя, сообщает, например, о своем отъезде на фронт весной 1904 года:

Когда подали подвижной состав и солдаты устремились занимать места в вагонах, толпа обезумела и заныла, заныла без конца и перерыва. Плакали и частные люди, пришедшие посмотреть на интересное зрелище людского горя и, Бог весть, отчего только не плакали камни под

ногами этих измученных людей, обреченных на смерть и долгие муки? Из вагонов солдаты протягивали руки, и бабы подавали им детей, чтобы в последний раз полюбоваться ими и сказать ласковое слово [...] Еще некоторые солдаты крепились, безумно кричали бессмысленное «ура», запевали всякие песни, но когда раздался первый звонок, все разом стихли, слышно было их оханье и плач, бабы причитанья, вопли. В этот момент со всех солдат свалилось все напускное, привитое им военной дрессировкой и солдатскими науками до солдатской памяти включительно; душа и собственное горе взяли верх, и ужас их положения взглянул им прямо в глаза. Каждый собственными мыслями не мог не подумать в этот миг, что вот есть белый свет, есть они сами, их жизнь, семья, родина и все это от них безжалостно отнимается, для неизвестной и непонятной им цели войны³⁶¹.

Солдаты, как и автор этих воспоминаний, впервые соприкоснувшиеся с железной дорогой отправляясь на войну, не воспринимали военные поезда как транспортное средство, расширявшее радиус их передвижения и открывавшее им неизвестные географические пространства. Для них «чугунка» была инструментом власти в руках не знающей жалости государственной власти, для своих военных целей, не сообщаемых простому населению, отрывающей мужчин от их семей, их родины и традиционных социальных пространств и отправляющей большинство из них на верную смерть. На этом фоне характерным представляется то, что демобилизованные после поражения в Русско-японской войне русские солдаты в Сибири солидаризировались с революционно настроенными железнодорожниками и вместе с ними попытались захватить власть над железнодорожной системой империи.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт. С. 98.
2. Barnett V. The Revolutionary Russian Economy. P. 237. Бюджет МПС составлял в 1902 году 435,55 млн руб., Военного министерства — 325,6 млн, а Министерства финансов — 335,2 млн руб.
3. См. об этом подробнее здесь в разделе 1.1.
4. Об этой фигуре интерпретации см.: Baberowski J. Vertrauen durch Anwesenheit. Vormoderne Herrschaft im späten Zarenreich // Idem, Feest D., Gumb Ch. (Hrsg.) Imperiale Herrschaft in der Provinz. Repräsentation politischer Macht im späten Zarenreich. Frankfurt a.M., 2008. S. 17–37.

5. О первой поездке Николая I на поезде в Царское Село 3 ноября 1836 г. см.: Фролов А.И. Вокзалы Санкт-Петербурга. С. 24. О первом рейсе императора по дороге Петербург–Москва в августе 1850 г. см.: Штукенберг А.И. Из истории железнодорожного дела России. Т. 49, ч. 17. 1886. С. 115–121; Haywood R.M. The Beginnings. P. 390; Blackwell W.L. The Beginnings. P. 315 f.
6. Wortman R. Rule by Sentiment; *Idem*. Scenarios of Power. Myth and Ceremony in Russian Monarchy. From Peter the Great to the Abdication of Nicholas II. Abridged one-volume paperback version. Princeton (N.J.), 2006. P. 180–212, 230–232. См. изд. на рус. яз.: Уортман Р. Сценарии власти. Мифы и церемонии русской монархии. Т. 2: От Александра II до отречения Николая II / Пер. с англ. яз. И.А. Пильщикова. М., 2004. С. 45–46, 89–134, 135–184, 185–222.
7. О поездке Александра II в Новгород в 1862 г. см.: Майорова О. Бессмертный Рюрик. Празднование тысячелетия России в 1862 г. // Новое литературное обозрение. 2000. № 43. С. 137–165.
8. О поездке правителя как «орудии пропаганды» Наполеона III см.: Kulstein D. Napoleon III and the Working Class. A Study of Government Propaganda Under the Second Empire. Los Angeles, 1969. P. 69–76; Ménager B. Les Napoléon du people. Paris, 1988. P. 145–150; Truesdell M. Spectacular Politics. Louis-Napoleon Bonaparte and the Fête Impériale, 1849–1870. N.Y., 1997. P. 163–172. О влиянии политического стиля Наполеона III на Александра II см.: Wortman R. Rule by Sentiment. P. 747.
9. Уортман подчеркивает, что уже предшественники Александра II (Екатерина II, Александр I и Николай I) предпринимали длительные поездки по своей стране. Однако эти поездки, согласно Уортману, не имели преимущественной цели распространить определенный образ правителя. См.: Wortman R. Rule by Sentiment. P. 745. Несмотря на это, Уортман в другом месте называет Екатерину II «первым русским правителем, использовавшим церемониальные возможности поездок, показывавших попечение монарха о своих подданных и их демонстративное одобрение ее забот» (Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 58 (см. рус. пер.: Уортман Р. Сценарии власти. Мифы и церемонии русской монархии. Т. 1: От Петра Великого до смерти Николая I / Пер. с англ. яз. С.В. Житомирской; Под ред. И.А. Пильщикова, Т.Н. Эйдельман. М., 2002. С. 168). История монарших путешествий при Екатерине II достаточно хорошо исследована. О легендарной поездке императрицы в Крым в 1787 г. см., например: Griffiths D.M. Catherine II Discovers the Crimea // JGO. Bd. 56. 2008. № 3. S. 339–348 (см. рус. пер.: Гриффитс Д.М. Екатерина II открывает Крым // Он же. Екатерина II и ее мир: Статьи разных лет / Пер. с англ. Е. Леменовой и А. Митрофанова; Ред.-сост. М. Лавринович, И. Федюкин. М., 2013. С. 369–385); Ibneyeva G. Catherine Discovers the Volga Region // Ibid. P. 349–357.

10. О паломничествах российских правителей в XVI столетии см.: *Kollmann N.S. Pilgrimage, Procession and Symbolic Space in Sixteenth-Century Russian Politics* // Flier M.S., Rowland D. (Ed.) *Medieval Russian Culture*. Berkeley (Cal.), 1994. P. 163–181. К ритуалу паломнических поездок правителей примыкает, например, путешествие Екатерины II в Троице-Сергиеву лавру близ Москвы в 1762 г., а также ее пеший поход в Ростов Великий на следующий год. См. об этом: *Wortman, Scenarios of Power*. Vol. 1. P. 120–122. См. рус. пер.: *Уортман Р. Сценарии власти*. Т. 1: От Петра Великого до смерти Николая I. М., 2002. С. 166–168. О значении паломнической поездки в «сценарии власти» Николая II см.: *Wortman R. Scenarios of Power*. Vol. 2. P. 379–391 (см. рус. пер.: *Уортман Р. Сценарии власти*. Т. 2: От Александра II до отречения Николая II. М., 2004. С. 512–529 [«Царь в роли богомольца»]); *Freeze G. Subversive Piety. Religion and the Political Crisis in Late Imperial Russia* // *The Journal of Modern History*. Vol. 68. 1996. P. 308–350, особенно р. 312–329.
11. О трансформации символической функции путешествия правителя в Москву в XIX в. см.: *Wortman R. Moscow and Petersburg. The Problem of Political Center in Tsarist Russia. 1881–1914* // *Wilentz S. (Ed.) Rites of Power. Symbolism, and Politics Since the Middle Ages*. Philadelphia, 1985. P. 244–271.
12. Идею интегрировать поездки в программу воспитания юного правителя сформулировал, в числе прочих, поэт Эрнст Мориц Арндт, чей учебник *Очерк воспитания и обучения правителя (Entwurf der Erziehung und Unterweisung eines Fürsten)* 1813 г. был известен при петербургском дворе. См. об этом: *Wortman R. Scenarios of Power*. 2006. P. 125 (см. рус. пер.: *Уортман Р. Сценарии власти*. Т. 1. С. 338, 450).
13. См. об этом: *Wortman R. Scenarios of Power*. Vol. 1. P. 257 f. (см. рус. пер.: *Уортман Р. Сценарии власти*. Т. 1. С. 339–340).
14. *Wortman R. Rule by Sentiment*. P. 747–753. Единственным российским наследником престола, не совершившим в XIX в. гранд-тура в его изначальном смысле, был Николай Александрович, впоследствии император Николай II. В качестве причины его решения порвать с этой традицией Уортман называет страх Романовых за жизнь наследника после крушения поезда под Борками в 1888 г. См.: *Уортман Р. Сценарии власти*. Т. 2. С. 438. Это объяснение представляется не очень обоснованным, тем более что Николай уже в ноябре 1888 г. совершил поездку на юбилей своего деда в Данию, а в 1890 г. отправился в не менее опасное путешествие, маршрут которого пролегал через Египет, Индию, Сиам, Китай и Японию до Владивостока, а оттуда через всю Сибирь обратно в Санкт-Петербург. В рамках этого турне Николай участвовал 19 мая 1891 г. в закладке камня в основание Великого Сибирского пути. См. об этом раздел 1.6.3.

15. The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie. Being the Confidential Correspondence Between Nicholas II, Last of the Tsars, and his Mother, Dowager Empress Maria Feodorovna / Ed. E.J. Bing. London, 1937. P. 57.
16. О встречах правителей в XIX в. см.: *Paulmann J.* Monarchenbegegnungen in Europa zwischen Ancien Régime und Erstem Weltkrieg. Paderborn, 2000.
17. Об истории императорской охоты в России см.: *Кутепов Н.И.* Великокняжеская и царская охота на Руси: В 3 т. СПб., 1896–1902. О XIX столетии см.: *Зарин А.Е.* Царские развлечения и забавы за 300 лет. Л., 1991 (репринт издания 1913 г.). С. 34–41; *Карцов Г.П.* Беловежская пуща. 1382–1902. Минск, 2002.
18. О Ливадийском летнем дворце в Крыму см.: *Зарин А.Е.* Любимые местопребывания русских государей. М., 1913. С. 126–127; Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1860–1862 / Изд. Л.Г. Захарова. М., 1999. С. 144–145.
19. Так, например, читатели столичных газет могли ежедневно узнавать о том, когда император, а также члены императорской семьи планировали выехать из столицы, а также в каком месте в настоящий момент находится тот или иной член правящей династии.
20. *Geertz C.* Centers, Kings, and Charisma. Reflections on the Symbolics of Power // *Idem.* Local Knowledge. Further Essays in Interpretive Anthropology. N.Y., 1983. P. 121–146, цит. p. 125 («When kings journey around the countryside, making appearances, attending fêtes, conferring honours, exchanging gifts, or defying rivals, they mark it [...] as almost physically part of them». — *Пер. в тексте М.Л.*). В этом же направлении размышлял уже Георг Зиммель: *Simmel G.* Der Raum und die räumliche Ordnung der Gesellschaft. [1908]. S. 757–760.
21. *Sperling W.* Der Aufbruch in die Provinz. S. 159.
22. Именно на периферии империи особенно остро стоял вопрос о том, какие социальные, конфессиональные и этнические группы могут выставить своих представителей в оргкомитет для встречи царя, или о том, как должна быть организована иерархия среди различных представителей. Так, например, в 1864 г., во время путешествия через Дюнабург, Александр II принял депутацию крестьян-староверов, в то время как в Вильне, на обратном пути, он отказал польским дворянам в просьбе принять их посольство. Это решение было нацелено на то, чтобы поощрить лояльное поведение крестьян во время Январского восстания 1863 г. и «наказать» «предательство» польского дворянства. См.: *Татищев С.С.* Император Александр Второй. Его жизнь и царствование. Т. 1. М., 1996. С. 568–569; Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. М., 2003. С. 445; *[Муравьев М.Н.]* «Готов собою жертвовать». Записки графа Михаила Николаевича Муравьева об управлении Северо-Западным краем и об усмирении в нем мятежа. 1863–1866 / Под ред. К.В. Петрова. М., 2008. С. 178–179.

23. См. отчет Третьего отделения о восторженной встрече царевича Александра 6 февраля 1878 г. на одном из вокзалов Санкт-Петербурга: ГАРФ. Ф. 109. Оп. 3а. Д. 860. Л. 1–1 об.
24. О том, как множество людей встречало Александра II вечером 17 мая 1861 г. на вокзале Николаевской железной дороги, см.: Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Милютина. 1860–1862. С. 102. Описание встречи с Николаем II на вокзале [Малой Вишеры] в марте 1912 г. железнодорожным рабочим Иваном В. Волюнкиным см.: *Goehrke C. Russischer Alltag*. Bd. 2. S. 288. Герке цит. по: [Волюнкин И.В.] «События идут своим чередом». Дневник простого человека // Источник. Документы русской истории. М., 1993. С. 45–54.
25. Сцены такого рода наблюдал народник Михаил Фроленко в Орловской губернии в 1870-е гг. См.: Фроленко М. Начало народовольчества // Каторга и ссылка. М., 1926. № 3 (24). С. 17–26, здесь с. 21.
26. [Schweinitz H.-L. von.] *Denkwürdigkeiten des Botschafters General v. Schweinitz*. Bd. 1. Berlin, 1927. S. 187.
27. Ibid. S. 187.
28. См.: Муро С., Франк Р. фон. Карманный альбом подвижного состава.
29. *Правила о поездах, употребляемых для проезда Высочайших особ по железным дорогам* (утверждены императором 10 октября 1878 г.) см.: Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 342–345, а также: Сборник министерских постановлений. Т. 3. 1888. С. 364–367.
30. Об уведомлении начальников губерний о проезде по железным дорогам Высочайших Особ и высших сановников. Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог № 6087 от 18 октября 1874 г., а также № 7460 от 31 декабря 1874 г., цит. по: Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 341–342. См. также: Сборник министерских постановлений. Т. 2. 1877. С. 133. «Беспорядки» во время движения императора по российским железным дорогам в это время заставили императора повторно обратиться в связи с этим к министру путей сообщения. См., например: О мерах для обеспечения порядка при поездках Высочайших Особ по железным дорогам. Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог № 1200 от 28 февраля 1874 г., цит. по: Там же. С. 99.
31. О флагах, коими предоставляется украшать станции железных дорог при проезде Высочайших Особ. Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог № 4001 от 29 июля 1876 г., цит. по: Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 342.

32. Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог № 313 от 9 января 1880 г., цит. по: *Тимофеев Л.А.* Обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 1049.
33. Приказ Министерства путей сообщения № 86 от 12 июля 1911 г., цит. по: Там же. С. 1049–1050.
34. Переписка императора Александра II с Великим князем Константином Николаевичем. Дневник Константина Николаевича / Изд. Л.Г. Захарова и Л.И. Тютюнник. М., 1994. С. 65. О поездке Александра в Кострому см. также: Материалы для истории упразднения крепостного состояния помещичьих крестьян в России в царствование императора Александра II. Берлин, 1860. Т. 1. С. 370–371; *Татищев С.С.* Император Александр Второй. Т. 1. С. 275; *Wortman R.* Scenarios of Power. 2006. P. 208 f.
35. Письмо Константина Николаевича к Александру II от 19 августа 1858 // Переписка императора Александра II с Великим князем Константином Николаевичем. С. 66.
36. Путешествие Государя наследника Цесаревича и Государыни цесаревны в 1869 году. М., 1869. С. 3–4. См. также отчет об этом путешествии цесаревича Николая Александровича, скончавшегося в 1861 г.: Путешествие Государя наследника цесаревича в 1861 году. СПб., 1861 (перепечатка из *Северной пчелы*), а также: *Бабст И.К., Победоносцев К.П.* Письма о путешествии Государя наследника цесаревича по России от Петербурга до Крыма. СПб., 2010.
37. Путешествие Государя наследника. 1869. С. 4.
38. Там же. С. 47. Крайне подозрительно власти смотрели на случаи, когда помимо членов правящей династии с восторгом встречали на вокзалах других лиц, интересных публике. Когда Лев Толстой, недавно отлученный от церкви за критические нападки на нее в своих сочинениях, в 1901 г. отправился на лечение в южные районы империи, на вокзале Харькова его встречали 7000 почитателей. Следующие возможные встречи того же рода правительство пыталось сорвать, сохраняя в тайне маршруты передвижения писателя. См.: *Nickell W.* The Death of Tolstoy. P. 63, 123.
39. Император Александр III и императрица Мария Федоровна. Переписка 1884–1894 годы / Под ред. А. Боханова и Ю. Кудриной. М., 2001. С. 222 (письмо от 10 мая 1894 г.). (Эта и следующие цитаты представляют собой перевод с французского языка, выполненный издателем переписки.)
40. Император Александр III и императрица Мария Федоровна. С. 224 (письмо от 11 мая 1894 г.).
41. О функции взгляда в глубь дворянской и придворной культуры России в XVIII и начале XIX в. см.: *Witte G.* Der Blick auf sich selbst. Russische Autobiographien des 18. und frühen 19. Jahrhunderts // *Ebert Ch.* (Hrsg.) Individualitätskonzepte in der russischen Kultur. Berlin, 2002. S. 34–64, здесь S. 35 f.

42. О поездке будущего Николая II в Азию см.: *Wortman R. Scenarios of Power*. 2006. P. 324–327 (см. рус. пер.: *Уортман Р. Сценарии власти*. Т. 2. С. 438–445); *Utz R. Die Orientreise Nikolaus II*. S. 127–135.
43. Дневники императора Николая II / Под ред. К.Ф. Шацилло. М., 1991. С. 143 (запись от 6 мая 1896 г.). Дневники Николая II за 1894–1896, 1904–1907, 1913–1916 гг. можно найти также в Интернете: <<http://rus-sky.com/history/library/diaris/1894.htm>> (25.07.2015).
44. Дневники императора Николая II. С. 153 (запись от 22 июня 1896 г.).
45. Там же. С. 157 (запись от 17 июля 1896 г.). В этот раз императорская чета путешествовала с целью посетить ярмарку в Нижнем Новгороде. См.: [Министерство путей сообщения.] Отчет инспекции императорских поездов за 1896 г. С. 113–123. На обратном пути царский поезд по желанию императора остановился на вокзале Владимира, где многочисленные делегации выразили свое преклонение перед Николаем.
46. См.: Дневники императора Николая II. С. 163 (запись от 19 августа 1896 г.). — 13 августа Николай II и Александра Федоровна отправились в многомесячную поездку за границу. По пути на запад они сделали остановку в Варшаве и Киеве. Об этой поездке см.: [Министерство путей сообщения.] Отчет инспекции императорских поездов за 1896 г. С. 122–171; Путешествие по России и за границей их императорских Величеств Государя императора Николая Александровича и Государыни императрицы Александры Федоровны 13 августа — 19 октября 1896 г. СПб., 1896; о приеме в Киеве см.: Там же. С. 19.
47. См., например: Дневники императора Николая II. С. 44 (запись от 28 октября 1894 г.): «Везде такие же встречи — почетные караулы, все начальство, учебные заведения и пр.»; С. 158 (20 июля 1896 г.); С. 162 (14 августа 1896 г.); С. 164 (23 августа 1896 г.); С. 208 (5 и 8 мая 1904 г.); С. 216 (29 июня 1904 г.); С. 224 (16 августа 1904 г.); С. 229 (18 сентября 1904 г.); С. 235–236 (26–30 октября 1904 г.); С. 242 (22 декабря 1904 г.); С. 399 (16 и 17 мая 1913 г.); С. 402 (24 мая 1913 г.); С. 438 (18 декабря 1913 г.).
48. Радиус передвижений российских императоров оставался ограниченным даже в эпоху железных дорог. Так, например, никто из царей во второй половине XIX в. не бывал в Туркестане. Также Николай II не бывал больше в Центральной и Восточной Сибири после своей поездки туда в 1890–1891 гг.
49. Об использовании царского поезда как императорских приемных покоев при Александре II и Александре III см.: [*Schweinitz H.-L. von.*] *Denkwürdigkeiten*. Bd. 1. S. 401; Bd. 2. S. 89, 103, 267.
50. Иноформацию о планируемых остановках, а также время прибытия и отправления поезда (по петербургскому и местному времени) высокопоставленные лица могли узнать из «парадного расписания», составлявшегося всякий раз для каждой поездки императора. Эти брошюры содержали все

сведения не только о пересекаемых высочайшим лицом губерниях и уездах, но и о частях путевой сети тех или иных железнодорожных обществ. См.: [Министерство путей сообщения.] Положение об императорских поездах. 24 апреля 1892 г. СПб., 1892. С. 35, § 45.

51. Упоминания места Вирбаллен/Вержболово (в русских и западных) записках о путешествиях и мемуарах см.: *Островский А.Н.* Поездка за границу в апреле 1862 г. // Он же. Полн. собр. соч. Т. 13. М., 1952. С. 238–261, здесь с. 240; *Пуговин К.Т.* Воспоминания из путешествия по России и за границу в письмах. СПб., 1863. С. 73; *Достоевская А.Г.* Дневник 1867 года / Изд. подгот. С.В. Житомирской. М., 1993. С. 6–7 (супруги Достоевские пересекли границу в апреле 1867 г.); *Клеванов А.С.* Путевые заметки. С. 373; *De Windt H.* Siberia as it is. P. 11; *Салтыков-Щедрин М.Е.* За рубежом (1880–1881) // Он же. Соч. Т. 4. М.; Л., 1927. С. 137–358, здесь с. 143; *Розанов В.В.* Пограничные запахи // Он же. Иная земля, иное небо... Полное собрание путевых очерков. 1899–1913. М., 1994. С. 447–449; *Paquet A.* Im zaristischen Russland [1910] // Idem. Gesammelte Werke. Bd. 3: Reisen. Stuttgart, 1970. S. 29–59, здесь S. 29; *Antin M.* The Promised Land. Boston, 1912. P. 169 f.; *Doukhovskoy B.* The Diary of a Russian Lady. London, 1917. P. 312; рус. изд. см.: *Духовская В.Ф.* Из моих воспоминаний. Ч. 1–2. СПб., 1900 (издания на русском и английском языках не являются идентичными, и между ними есть существенные разночтения. Ссылки даются на английское издание. — *Примеч. Ф.Б.Ш.*); *Набоков Н.Д.* Багаж. Мемуары русского космополита. СПб., 2003. С. 11.
52. С 1860-х гг. выехать из России в Германскую империю можно было также через границу в Александрове (дорога от Скерневице в Бромберг). В начале XX в. около 80% пассажиров, отправлявшихся в Западную Европу, проходили через пограничные пункты Вержболово или Александрово. См.: *Razvoziaeva E.* L'Histoire du tourisme russe en France // Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin. № 25. 2007 (<<https://www.univ-paris1.fr/autres-structures-de-recherche/ipr/les-revues/bulletin/tous-les-bulletins/bulletin-n-25-chantiers-2007/elena-razvoziaeva-lhistoire-du-tourisme-russe-en-france/#c569160>> [25.07.2015]).
53. О значении Вержболова как транзитного пункта российской внешней торговли в конце XIX столетия см.: Энциклопедический словарь / Изд. Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. Т. 6. СПб., 1892. С. 31–32. О значении Вержболова как места шпионажа против России, а также места обороны против шпионажа см.: *Fuller W.C.* The Foe Within. Fantasies of Treason and the End of Imperial Russia. Ithaca (N.Y.), 2006. P. 15. Представляется, что было бы уместным и очень полезным отдельное исследование пограничного вокзала в Вержболове, в том числе стараний царского правительства, предпринятых, чтобы пресечь в этом месте ввоз оружия и запрещенной

литературы из Западной и Центральной Европы, а также въезд политически неблагонадежных лиц в Российскую империю. Этому посвящен целый ряд объемистых дел, см.: ГАРФ. Ф. 127. Оп. 1. Д. 43–959.

54. Вержболово запечатлено в литературе и воспоминаниях поэтов и писателей, в том числе у Александра Блока, Ильи Эренбурга, Владимира Маяковского, Владимира Набокова. О «топонимическом смысле» Вержболова в российской поэзии см.: *Левинг Ю.* Вокзал — Гараж — Ангар. С. 168. О символическом значении пограничного вокзала и его истории как исчезнувшего места памяти на географической карте Европы см.: *Ivaškevičius M.* Die Zivilisation Wershbollowo. Virbalis/Litauen // Raabe K., Sznajderman M. (Hrsg.) Last & Lost. Ein Atlas des verschwindenden Europas. Frankfurt a.M., 2006. S. 44–61. (За это указание я благодарю Матеуша Гарвича.) Об истории и значении пограничного вокзала Эйдкунен, «визави» Вержболова с прусской стороны, см.: *Schlögel K.* Eydtkuennen oder die Genese des Eisernen Vorhangs // Idem. Berlin. Ostbahnhof Europas. S. 39–57, здесь S. 51, 56 (см. рус. пер.: *Шлэгель К.* Эйдкунен, или Рождение «железного занавеса» // Он же. Берлин, Восточный вокзал. Русская эмиграция в Германии между двумя войнами (1918–1945). М., 2004. С. 71–101). В литературных «записках путешественника» о своей первой поездке в Западную Европу Федор Достоевский, хотя и упоминает пограничную станцию Эйдкунен, отказывается от описания перехода границы. См.: *Достоевский Ф.М.* Зимние заметки о летних впечатлениях // Он же. Полн. собр. соч. В 30 т. / АН СССР. Институт русской литературы (Пушкинский Дом). Т. 5: Повести и рассказы, 1862–1866. Игрок. Л., 1973. С. 46–98, цит. с. 63. См. об этом: *Dwyer A.E.* Improvising Empire. P. 65.
55. В Границе, наоборот, выезжающие из России должны были пересест в поезд с более узкой ходовой частью по сравнению с той, что была у поезда, приехавшего из Киева. Путь из Варшавы имел, напротив, ту же ширину, что и пути в Габсбургской империи. Если царь ехал на поезде из Санкт-Петербурга через Варшаву в Вену, он пересаживался уже на Висле из одного императорского поезда с российской «широкой колеей» на «заграничный» поезд с соответственно узкой ходовой частью. О «разрыве» в российской железнодорожной сети и о дискуссии об унификации ширины пути в империи см. раздел 2.1.
56. См.: Император Александр III и императрица Мария. С. 175 (письмо Марии Федоровны от 11 [23] мая 1884 г.); Дневники императора Николая II. С. 162 (записи от 15 и 16 августа 1896 г.); С. 164 (23 июня 1896 г.); С. 175 (18 октября 1896 г.); С. 397 (8 мая 1913 г.); С. 398 (12 мая 1913 г.). Однако о необходимости переставлять на границе время на местное или железнодорожное в изученных источниках ни разу не упоминается.

57. *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 51–65.* О значении окна вагона, выполнявшего функцию разграничения внешнего и внутреннего пространства поезда, см.: *Certeau M. de. Die Kunst des Handelns. S. 210 f., 214;* рус. пер. см.: *Серто М. де. Изобретение повседневности. Искусство делать / Пер. с фр. Д. Калугина, Н. Мовниной. СПб., 2013. С. 212–215.*
58. Император Александр III и императрица Мария. С. 175 (письмо от 11 [23] мая 1884 г.). Целью этой поездки был замок Румпенхейм в Оффенбахе у Франкфурта-на-Майне, в котором выросла мать Марии Федоровны, принцесса из дома Гессен-Кассель.
59. Там же. С. 207 (письмо от 12 апреля 1892 г.).
60. Там же. С. 222 (письмо от 10 мая 1892 г.).
61. Там же. С. 224 (письмо от 11 мая 1892 г.).
62. Там же. С. 207 (письмо 12 апреля 1892 г.).
63. См. телеграмму Александра III его жене от 14 августа 1888 г., отправленную из Петергофа; от 10 июня 1891 г., отправленную из Петербурга: Там же. С. 139, 140; а также телеграммы и письма царицы 1888 г.: Там же. С. 279 (без даты); С. 207 (от 12 апреля 1892 г.); С. 223–224 (от 11 мая 1894 г.).
64. См. письма Марии Федоровны от 11 (23) мая 1884 г. из Румпенхейма (у Франкфурта), а также от 12 апреля 1892 г. из Кубанской области (Там же. С. 175, 207). В последнем письме императрица подчеркивала, насколько сильно ее тело подвергается «тряске» во время поездки на поезде. Также ее невестка Александра Федоровна, супруга Николая II, очевидно страдала от сотрясений, происходивших во время поездки поездом. См.: Дневники императора Николая II. С. 175 (запись от 18 октября 1888 г.). «Нервное напряжение» или «нервное переутомление» как следствие поездки на поезде было важным топосом медицинского дискурса в XIX в. в Западной и Центральной Европе. См. об этом: *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise. S. 108–112.*
65. Заботы Марии Федоровны о благополучии ее «бедной» собачки Муму нашли свое выражение, например, в письме от 10 мая 1894 г. См.: Император Александр III и императрица Мария. С. 221–222. Описания ее вагона, в том числе декора и запаха цветов в нем, см. в письме от 11 мая 1894 г. (Там же. С. 224).
66. Например: «Я чувствую себя такой одинокой» (Там же. С. 222 [письмо от 10 мая 1894 г.]). См. также письма, из которых следует, что царица скучает по своему мужу: Там же. С. 206 (письмо от 12 апреля 1892 г.); С. 280 (телеграмма от 10 мая 1894 г.).
67. Дневники императора Николая II. С. 164 (запись от 23 августа 1896 г.). Из дневников Николая видно, насколько сильно его восприятие времени уже находилось в зависимости от концептов времени эпохи модерна,

оформившихся не в последнюю очередь благодаря влиянию железнодорожных расписаний. Так, короткие описания события в тот или иной день сопровождаются у него точными данными о начале, длительности и окончании каждого определенного вида деятельности. 21 июля 1896 г. он, например, записал: «Приехали в Петергоф в 6¼. [...] В 8 ч. был семейный обед в Собственной даче» (Там же. С. 158). 13 августа 1896 г. он записал: «В 10 ч. простились с нашей душкой дочкой и поехали к молебну, а оттуда на станцию. В 10½ тронулись в путь» (Там же. С. 162). Запись от 22 августа 1896 г.: «7 ч. тронулись в путь. Обедали в 7½ и в Фастове выпустили гр. Игнатьева» (Там же. С. 164). Самое примечательное в этих цитатах, перечень которых можно продолжать еще долго, не столько то, что распорядок дня императора был подобен расписанию поезда, а то, скорее, что Николай, учитывая точное указание времени, придавал столь большое значение определенной деятельности в тот или иной момент, что он это передает даже в своем дневнике.

68. Подобно Марии Федоровне, Николай II не был чужд изучению флоры за окнами своего поезда: он также стремился определить, в какой климатической зоне или в каком именно «времени года» он сейчас находится. См.: Там же. С. 45 (29 октября 1894 г.); С. 224 (15 августа 1904 г.); С. 454 (27 марта 1914 г.).
69. Там же. С. 217 (30 июня 1904 г.); С. 416 (9 августа 1913 г.).
70. См.: Там же. С. 157 (16 июля 1896 г.); С. 158 (20 и 21 июля 1896 г.); С. 218 (3 июля 1904 г.); С. 224 (16 августа 1904 г.); С. 229 (18 сентября 1904 г.); С. 242 (17 декабря 1904 г.); С. 402 (24 мая 1913 г.); С. 416 (7 августа 1913 г.); С. 454 (26 марта 1914 г.); С. 467 (3 июня 1914 г.).
71. Формулировка «Разумеется, читал [в поезде] сколько мог» встречается очень часто, см.: Там же. С. 162 (13 августа 1896 г.); С. 175 (18 октября 1888 г.); С. 217 (2 июля 1904 г.); С. 224 (14 августа 1904 г.); С. 235 (26 и 27 октября 1904 г.); С. 242–243 (17 и 22 декабря 1904 г.); С. 399 (15 мая 1913 г.); С. 438–439 (18 и 19 декабря 1913 г.); С. 454 (25 марта 1914 г.); С. 467 (3 июня 1914 г.).
72. См., например, запись от 29 октября 1894 г.: «Для меня присутствие моей ненаглядной Аликс в поезде — громадное утешение и поддержка» (Там же. С. 45).
73. Дневники Николая II, 1 декабря 1899 — 27 июля 1900 г. (ГАРФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 241. Л. 92–93, цит. по: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2. С. 496).
74. Дневники императора Николая II. С. 454 (запись от 26 марта 1914 г.). См. также письмо Николая II его матери Марии Федоровне от 10 сентября 1911 г., в котором он описывает, как на пути из Киева на Черное море он отдыхал в вагоне поезда от стресса, пережитого в течение дня. Незадолго до

- того на глазах императора был убит первый министр Столыпин. См.: *The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie*. P. 264–268, здесь p. 267.
75. О *Правилах движения по железным дорогам, открытым для общественно-го пользования* 1874 г. см. раздел 2.1.
76. Правила о поездах, употребляемых для проезда Высочайших Особ по железным дорогам. § 3, 7–17.
77. Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. Т. 1. С. 342–345.
78. Циркуляр № 4670 от 12 ноября 1879 г. (ЦГИА СПб. Ф. 1480. Оп. 17. Д. 1. Л. 171–171 об.).
79. Там же. Л. 172.
80. Там же. Л. 171.
81. Там же. Л. 13–21.
82. Подробнее об этом теракте см. раздел 4.2.2.
83. Подробнее об этих размышлениях см.: *Dietze C., Schenk F.B. Traditionelle Herrscher in moderner Gefahr. Soldatisch-aristokratische Tugendhaftigkeit und das Konzept der Sicherheit im späten 19. Jahrhundert // Geschichte und Gesellschaft. Bd. 35. 2009. Heft 3. S. 368–401.*
84. Наброски из воспоминаний князя Д.Д. Оболенского // *Русский архив*. 1894. № 10. С. 251–286, особенно с. 270–279; цит. с. 272.
85. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях. СПб., 1891 (= ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 344. Л. 17–30). Между 1879 и 1891 гг. ответственные органы безопасности получали сведения о необходимых мерах предосторожности при императорских поездках в специальных инструкциях. См. об этом: *Зимин И. Царская работа, XIX — начало XX века. Повседневная жизнь Российского императорского двора*. М., 2011. С. 235–237. О крушении поезда в 1888 г. см. подробно ниже, раздел 4.1.4.
86. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов. § 18–19. О контроле за текущими земляными работами на железнодорожной линии перед поездкой императора органы безопасности распоряжались уже в начале 1880-х гг. См.: *Зимин И. Царская работа*. С. 235. О соответствующих указаниях, дававшихся в начале XX в., см.: *Тимофеев Л.А. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог по жандармско-полицейской части. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции*. СПб., 1908. С. 13.
87. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов. § 29; Положение об императорских поездах. 1892. § 54.
88. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов. § 29; Положение об императорских поездах. 1892. § 24, 61.

89. Инструкция начальникам и их заместителям при следовании императорских поездов / Главное общество Российских железных дорог. Линия С.-Петербурго-Варшавская. СПб., 1892 (= ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Ед. хр. 346. Л. 6–20). Эта инструкция основывалась на *Положении об императорских поездах* от 24 апреля 1892 г. См. об этом также: Тимофеев Л.А. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог по жандармско-полицейской части. С. IV.
90. Инструкция по охране императорских железнодорожных поездов. § 25.
91. Уже в 1882 г. в связи с поездкой Александра III из Петербурга в Москву для охраны Николаевской железной дороги было привлечено 30 000 солдат. См.: Зимин И. Царская работа. С. 235.
92. Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 263 (см. рус. пер.: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2. С. 380).
93. ЦГИА СПб. Ф. 1374. Оп. 1. Д. 344. Л. 11. Об этой поездке Николая II в Варшаву см. также: Rolf M. Der Zar an der Weichsel: Repräsentation von Herrschaft und Imperium im *fin de siècle* // Baberowski J., Feest D., Gumb Ch. (Hrsg.) Imperiale Herrschaft in der Provinz. Repräsentation politischer Macht im späten Zarenreich. Frankfurt a.M., 2008. S. 145–171, а также: Отчет инспекции императорских поездов. Т. 4. 1898. С. 13–18.
94. В это представление укладывается также то, что *Положение об императорских поездах* 1892 г. обязывало тех, кто планировал императорские поездки, печатать служебные расписания этого поезда лишь в самом небольшом количестве, чтобы таким образом сократить до минимума число лиц, располагавших сведениями о поездке. См.: Положение об императорских поездах. 1892. § 42.
95. ГАРФ. Ф. 77. Оп. 1. Д. 95. Л. 261–263.
96. Там же. Л. 170.
97. Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten unter Kaiser Alexander III. Leipzig, 1907. S. 249.
98. О крушении под Борками см. также: РГИА. Ф. 1224. Оп. 1. Д. 1; Кони А.Ф. Крушение царского поезда в 1888 году (Борки-Тарановка) // Он же. Собр. соч.: В 8 т. Т. 1. М., 1966. С. 420–495; Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 240–246; Bumte С.Ю. Избранные воспоминания. 1849–1911. М., 1991. С. 126–133; Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1. Кн. 1. С. 167–169; [Schweinitz H.-L. von.] Denkwürdigkeiten. Bd. 2. S. 371 f., 386; Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 310 f. (см. в рус. пер.: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2. С. 394–399).
99. О поездке Александра III во Владикавказ и Грузию см.: Wortman R. Scenarios of Power. 2006. P. 309 (см. в рус. пер.: Уортман Р. Сценарии власти. Т. 2. С. 384–387); Jersild Au. Orientalism and Empire. North Caucasus Mountain Peoples and

- the Georgian Frontier, 1845–1917. Montreal, 2002. P. 150 f.; Неделя. Еженедельная газета. 1888. 23 окт. № 43. С. 1359–1360.
100. О том, как в российской прессе отражалась информация о крушении поезда под Борками, см., например: Нива. Иллюстрированный журнал литературы и современной жизни. 1888. 29 окт. № 44. С. 1104–1105; 5 нояб. № 45. С. 1130–1131 (там использована информация из газет *Новое время*, *Гражданин*, *Правительственный вестник* и *Новости*); Неделя. 1888. 23 окт. № 43; 30 окт. № 44; 6 нояб. № 45; Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 42. С. 342–344. Распространением слухов, связывавших катастрофу 17 октября 1888 г. с деятельностью террористов, особенно интересовались сотрудники Министерства путей сообщения, поскольку этот вариант, способный объяснить крушение поезда, отвлек бы от вопроса об их собственной ответственности. Сразу после катастрофы министр путей сообщения Посыет пытался убедить Александра III в правоте этой версии. См.: Кони А.Ф. Крушение. С. 451, 493. Рассказ о том, что помощник придворного повара должен был по поручению террористической организации подорвать бомбу, передавался в многочисленных мемуарах современников. См., например: Сухомлинов В.А. Воспоминания. Мемуары. Минск, 2005. С. 121–122; Таубе М.А. Зарницы. Воспоминания о трагической судьбе предреволюционной России (1900–1917). М., 2006. С. 25–28.
101. Юрист Анатолий Федорович Кони (1844–1927) в 1878 г. председательствовал на процессе Веры Засулич, обвинявшейся в покушении на петербургского губернатора Трепова. В результате сенсационного процесса с участием присяжных она была оправдана. Из-за своих либеральных взглядов Кони был очень спорной фигурой для консервативных кругов и в 1880-е гг. считался противником обер-прокурора Священного синода К.П. Победоносцева. Биографию Кони см.: Кони А.Ф. Собр. соч. Т. 1. С. 5–36. О работе возглавлявшейся Кони комиссии по расследованию происшествия в Борках см.: Кони А.Ф. Крушение.
102. Результаты расследования (секретные) занимают четыре тома: Материалы извлеченные из следственного производства по делу о крушении императорского поезда 17 октября 1888 г. Между станциями Борки и Тарановка на линии Киево-Харьково-Азовской железной дороги (Харьковский окружной суд). [Б.м., 1888.]
103. В то время как § 8 *Правил о поездах высочайших особ* устанавливал максимальное число осей 42 на поезд, пострадавший поезд имел 64 оси. Тем самым царский поезд (без паровозов) был почти вдвое тяжелее, чем обычный пассажирский поезд, то есть имел вес товарного поезда с 28 полностью груженными вагонами. См.: Кони А.Ф. Крушение. С. 431. По данным инженера-железнодорожника Л.Н. Любимова, царский поезд

весил в общей сложности 34 000 пудов (ок. 557 т). См.: Любимов Л.Н. Из жизни инженера путей сообщения // Русская старина. Т. 155. 1913. № 7. С. 16.

104. В особенности министр путей сообщения Посыет возлагал вину на Александра Фердинандовича фон Таубе. См.: Кони А.Ф. Крушение. С. 432, 474. Среди современников курсировали также слухи о том, что Александр III лично дал приказ шефу императорской гвардии П.А. Черевину ускорить движение поезда. Будучи спрошен об этом, однако, император ответил прокурору Кони 23 ноября 1888 г., что он никогда не давал такого указания. См.: Там же. С. 456. Несмотря на это, слухи о том, что император лично указал ехать быстрее, долго циркулировали после этого события. См.: Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 244. Также путевой инженер Н.Н. Изнар в своих воспоминаниях перекладывает на Александра III часть ответственности за происшедшее. См. об этом: Изнар Н.Н. Записки инженера // ВИ. 2004. № 5. С. 64–91, здесь с. 80–81.
105. Вопрос о том, могли ли строительные дефекты, возникшие еще при прокладке путей, стать причиной несчастья, был предметом дискуссий среди экспертов-железнодорожников. В то время как одни упрекали руководство железнодорожного общества за то, что оно сэкономило на техническом обслуживании сооружений, другие, например бывший в то время генеральным директором Юго-Западных железных дорог С.Ю. Витте, отвергали это обвинение. См.: Витте С.Ю. Избранные воспоминания. С. 113–114. Также и в протоколе заседания Государственного совета 24 апреля 1889 г. отмечалось, что строительный дефект путей не может рассматриваться как достаточная причина для крушения поезда 17 октября. См.: РГИА. Ф. 1224. Оп. 1. Д. 1. Л. 135 об.
106. Там же. Л. 129 об.
107. Там же. Л. 130.
108. Кони А.Ф. Крушение. С. 478–479.
109. Будучи ответственным прокурором, А.Ф. Кони не одобрял это решение. Он придерживался мнения, что Александр III все же хотел бы видеть лиц, ответственных за аварию, представшими перед судом, однако не смог преодолеть силу аппарата власти. См.: Кони А.Ф. Крушение. С. 485. Тот факт, что никто из ответственных за крушение поезда не был привлечен к ответственности, привел к распространению слухов среди населения, будто алчные железнодорожные магнаты-евреи виноваты в происшедшем. Соответствующие намеки на умершего в апреле 1888 г. «железнодорожного барона» Самуила (Шмуля) Соломоновича Полякова (1837–1888), который якобы из жадности пренебрег заботой о линии, где сошел с рельсов императорский поезд, обнаруживаются, например,

в воспоминаниях консервативного публициста Владимира Мещерского. См.: *Мещерский В.П.* Мои воспоминания. Т. 3: 1881–1894 гг. СПб., 1912. С. 302. Также и сам Александр III был уверен в том, что железнодорожные линии, находившиеся в эксплуатации у «еврейских» обществ, находились в худшем состоянии, чем другие. О Юго-Западных железных дорогах, возглавлявшихся еврейским предпринимателем Иваном Станиславовичем Блюхом (1836–1901), царь в разговоре с С.Ю. Витте осенью 1888 г. унизи-тельно отзывался как о «жидовской дороге». См.: *Витте С.Ю.* Избранные воспоминания. С. 129. Об ужесточении антисемитских суждений Алекса-ндра III после событий 17 октября 1888 года см.: *Hildermeier M.* Die jüdische Frage im Zarenreich. Zum Problem der unterbliebenen Emanzipation // JGO. Bd. 32. 1984. S. 321–357, здесь S. 347. Нападки на русско-еврейских желез-нодорожных магнатов имели свою традицию в империи. Так, например, негативное изображение железнодорожных предпринимателей и евреев («жидов») в *Анне Карениной* Толстого (1878 г.) можно прочесть как тон-кий намек на Самуила Полякова. См.: *Альтман М.С.* «Железная дорога» в творчестве Л.Н. Толстого. С. 255–256. В целом Толстой рассматривал железные дороги империи все в большей мере как «еврейское простран-ство». Он, например, дает это понять в характеристике типично русского вокзального буфета и вагона третьего класса в повести *Крейцерова соната* (1891 г.): *Толстой Л.Н.* Крейцерова соната // Он же. Собр. соч.: В 22 т. Т. 12: Повести и рассказы. 1885–1902. М., 1982. С. 123–210, здесь с. 186.

110. Цит. по: *Кони А.Ф.* Крушение. С. 459. Ограничительная информационная политика царского правительства в отношении настоящих причин кру-шения поезда только подогревала разного рода спекуляции в российской прессе. В то время как прессе намеренно подбрасывали конфиденциаль-ный материал, где обвиняемыми выставлялись определенные персоны, отдельные ответственные лица пытались со всей очевидностью манипу-лировать общественным мнением в собственных интересах. О кампании дискредитации, устроенной против управляющего Курско-Харьковско-Азовским железнодорожным обществом О.Ф. Гана в газете *Южный край*, см.: Там же. С. 464–465.
111. Там же. С. 488; РГИА. Ф. 1224. Оп. 1. Д. 1. Л. 136 об.
112. *Кони А.Ф.* Крушение. С. 489.
113. Там же. С. 490–491. Детальный отчет об аварии появился летом 1889 г. в *Журнале Министерства путей сообщения*, однако, как утверждал Кони, публика едва ли обратила внимание на этот текст. См. об этом: Там же. С. 491. См. также: *Антошин Н.* К вопросу о катастрофе 17 октября под Борками // *Железнодорожное дело*. Т. 8. 1889. № 2. С. 10–11.
114. РГИА. Ф. 1224. Оп. 1. Д. 1. Л. 150.

115. Там же.
116. Новый царский поезд был сдан в эксплуатацию в 1891 г. При конструировании российские инженеры ориентировались на парк подвижного состава австрийского императора, а также французского президента. См.: Императорский поезд заграничной и российской колеи постройки Александровского механического завода Николаевской железной дороги. 1891–1894 гг. (Альбом чертежей) / Под ред. Н.Л. Щукина. В 2 т. СПб., 1907, здесь: Т. 1. С. 1–175, особенно с. 5–7, 81–87.
117. О новом *Положении об императорских поездах* см.: Железнодорожное дело. Т. 9. 1890. № 45–46. С. 437.
118. Отчет инспекции императорских поездов. Т. 1–25. После крушения поезда под Борками в России были предприняты новые шаги по реорганизации государственного управления железными дорогами. Министр финансов И.А. Вышнеградский использовал момент временного ослабления руководства Министерства путей сообщения, чтобы перевести департамент железнодорожных тарифов оттуда в свое министерство. Руководство созданного в 1889 г. департамента железнодорожных дел в Министерстве финансов было поручено бывшему генеральному директору Юго-Западных железных дорог С.Ю. Витте, для которого этого назначение стало первым шагом в его карьерном взлете в правительстве. См. об этом: *Harcave S. Count Sergei Witte*. P. 31–33.
119. Цит. по: Неделя. Еженедельная газета. 1888. 23 окт. № 43. С. 1351–1354.
120. Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1125 (рисунок Н. Тронина); 12 нояб. № 46. С. 1153, 1156, 1157, 1160; 19 нояб. № 47. С. 1185, 1188, 1189, 1192, 1193. О распространении фотографий, относящихся к этому событию, в империи см.: *Кривенко В.С.* Очерки Кавказа. Т. 1. Поездка на Кавказ осенью 1888 г. СПб., 1893. С. 240. Наряду с этим в российской профессиональной прессе курсировали подробные планы места катастрофы, с помощью которых можно было реконструировать масштаб разрушений поезда и расположение обломков после аварии. См.: План частей рельсового пути и подвижного состава на месте крушения поезда чрезвычайной важности 17-го октября 1888 г. // Железнодорожное дело. Т. 7. 1888. № 42 (Приложение). Фотографии того времени с места катастрофы поезда, сделанные А. Иваницким, см.: *Groys B., Weibel P. (Hrsg.) Bilder eines Reiches*. S. 97–98.
121. Цитата взята из газеты *Гражданин*, перепечатано: Подробности крушения 17-го октября // Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1130.
122. Манифест Александра III от 23 октября 1888 года, цит. по: 17-е Октября 1888 г. [Б.м., 1888]. С. 11. Об этом источнике см. также: *Wortman R. Scenarios of Power*. Vol. 2. P. 290. См. в рус. пер.: *Уортман Р.* Сценарии власти. Т. 2. С. 396.

123. *Поселянин Е. [Евгений Николаевич Погожев.] Ясные дни. 17 октября. 29 апреля. 28 октября. М., 1892. С. 3, 9, 13.* Тот факт, что икона, находившаяся в вагоне-столовой, осталась неповрежденной при крушении, интерпретировался Поселянином как еще одно доказательство чуда, сотворенного Господом 17 октября 1888 г. См.: Там же. С. 11. Об истории триады «самодержавие — православие — народность» и ее значении в государственной идеологии в Российской империи XIX столетия см.: *Зорин А.Л. Идеологии «православия — самодержавия — народности»: опыт реконструкции // Новое литературное обозрение. Т. 26 (1997), С. 71–104; Он же. Кормя двуглавого орла: Литература и государственная идеология в России в последней трети XVIII — первой трети XIX века. М., 2001.*
124. *Мещерский В.П. Мои воспоминания. Т. 3. С. 297.*
125. Телеграмму от 18 октября 1888 г. см.: Неделя. 1888. 23 окт. № 43. О распространении этого повествования см. в том числе: Подробности крушения 17-го октября // *Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1130–1131; Грубе В.Ф. Врачебная помощь при крушении императорского поезда 17-го октября 1888 года близ станции Борки Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Харьков, 1889; Кривенко В.С. Очерки Кавказа. Т. 1. С. 244; Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 243–245; [Schweinitz H.-L. von.] Denkwürdigkeiten. Bd. 2. S. 371.*
126. Подробности крушения 17-го октября // *Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1130; Мещерский В.П. Мои воспоминания. Т. 3. С. 299.*
127. См.: *Витте С.Ю. Избранные воспоминания. С. 131; Воспоминания В.Ф. Джунковского // Ефимов А.Б., Ковальская Е.Ю. (Ред.) Великая княгиня Елисавета Федоровна и Император Николай II. Документы и материалы (1884–1909 гг.). СПб., 2009. С. 112; Великий князь Александр Михайлович: Воспоминания. М., 2001 (1-е изд.: 1932, США). С. 163–164.*
128. «Государыня утешала и успокаивала каждого раненого, не делая никакого различия между ними в пользу их звания или других личных преимуществ». См.: Подробности крушения 17-го октября // *Нива. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1131.*
129. Цит. по: Воспоминания В.Ф. Джунковского. С. 112. О реакции населения Харькова 19 октября см.: *Любимов Л.Н. Из жизни инженера путей сообщения. С. 19; Кривенко В.С. Очерки Кавказа. Т. 1. С. 245; о том, как приветствовали императора в Москве 20 октября, см.: Поселянин Е. Ясные дни. С. 5–7; о встрече царской семьи в Санкт-Петербурге см. также: 17-ое октября 1888 г. С. 10–16; Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 245.*
130. [Schweinitz H.-L. von.] Denkwürdigkeiten. Bd. 2. S. 386.

131. Внутренние известия // Неделя. 1888. 6 нояб. № 45. С. 1420–1421. О распространении этих сведений см., например: *Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten*. S. 243; *Мещерский В.П. Мои воспоминания*. Т. 3. С. 300.
132. В России во второй половине XIX в. психические последствия железнодорожной аварии также стали предметом научных дискуссий. В своем рассказе о медицинской помощи пострадавшим в крушении под Борками Вильгельм Грубе, начальник хирургического госпиталя в Харькове, останавливается подробно и на отдаленных психических последствиях этого события. См.: *Грубе В.Ф. Врачебная помощь*. С. 31–33. Царь и его семья, однако, в этом контексте не рассматриваются открыто как травмированные в результате этого крушения.
133. [*Schweinitz H.-L. von.*] *Denkwürdigkeiten*. Bd. 2. S. 272.
134. *Мещерский В.П. Мои воспоминания*. Т. 3. 300.
135. См. наряду с мемуарами Владимира Мещерского воспоминания Владимира Федоровича Джунковского, бывшего позднее губернатором Москвы: *Воспоминания В.Ф. Джунковского*. С. 112; а также военного министра в 1909–1915 гг. Владимира Сухомлинова: *Сухомлинов В. Воспоминания*. С. 121–122.
136. Цит. по: *Боханов А.Н. Императрица Мария. Историческое жизнеописание*. М., 2007. С. 204. Публицист и доверенное лицо царя Владимир Мещерский в своих мемуарах рассказывает, что, по словам Александра III, сам момент удара описать словами невозможно: «Эта минута [...] не поддается никакому описанию, днем и ночью она ко мне возвращается и захватывает душу» (*Мещерский В.П. Мои воспоминания*. Т. 3. С. 299).
137. Цит. по: *Боханов А.Н. Императрица Мария*. С. 204 (курсив оригинала).
138. *Дневник цесаревича Николая Александровича*, цит. по: *Ефимов А.Б., Ковальская Е.Ю. (Ред.) Великая княгиня Елисавета Феодоровна и император Николай II*. С. 111–112. Тот факт, что Николай в своем дневнике сожалел в первую очередь о любимой собаке своего отца и только потом — о людях из императорской свиты, противоречит мифу о царе, заботившемся о благе своих подданных. Для стилизации образа правителя эта деталь, разумеется, не использовалась в официальных репрезентациях катастрофы под Борками. О смерти собачки в прессе, тем не менее, сообщалось. См.: *Подробности крушения 17-го октября* // *Нива*. 1888. 5 нояб. № 45. С. 1130.
139. *Письмо Николая Александровича к великому князю Сергею Александровичу от 25 октября 1888 г.*, цит. по: *Ефимов А.Б., Ковальская Е.Ю. (Ред.) Великая княгиня Елисавета Феодоровна*. С. 113.
140. Цит. по: Там же. С. 113.

141. См.: Дневники императора Николая II. С. 42 (1894 г.); С. 175 (1896 г.); С. 234 (1904 г.); С. 285 (1905 г.); С. 338 (1906 г.); С. 416 (1913 г.); С. 492 (1914 г.). Вскоре после крушения поезда Николай совершил поездку (вновь на поезде) в Копенгаген на семейное торжество по поводу юбилея своего деда. В письмах к своей матери он упоминает, что вспоминал 17 октября всегда, когда поезд набирал высокую скорость, и что он вновь и вновь вынужден был рассказывать своим датским родственникам об аварии. См.: *The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie*. P. 35 f. Воспользовавшись случаем, наследник престола передал своему деду и фотоальбом со снимками с места катастрофы под Борками, который сегодня можно увидеть в датском музее железных дорог в Оденсе.
142. Дневники императора Николая II. С. 285.
143. Крушение царского поезда // Неделя. 1888. 23 окт. № 43. С. 1351–1354.
144. *Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten*. S. 241.
145. О памятной церкви Спасов Скит под Борками см. также: Внутренние известия // Неделя. 1888. 30 окт. № 44. С. 1390–1391; Нива. 1894. № 24. С. 569; Воспоминания преосвященного Амвросия, архиепископа Харьковского. О построении Спасова Скита // Вера и разум. 1899. № 23. С. 693–711; Вид Святогорского Спасова Скита и храма на месте крушения Императорского поезда 17 октября 1888 года. Лубок. Хромофотография Е.И. Фесенко, одобрено цензурой 20 июля 1904 (РНБ. Э лт. 63 м/с 259; Э134654); *Николаев Н.* На отдых. Путевые воспоминания священника // Странник. 1914. № 8/9. С. 18–20; *Кони А.Ф.* Крушение. С. 430; *Yermilova L.* *The Last Tsar*. Bournemouth, 1996. P. 92 f.; *Wortman R.* *The «Russian Style» in Church Architecture as Imperial Symbol after 1881* // Crraft J., Rowland D. (Ed.) *Architectures of Russian Identity, 1500 to the Present*. Ithaca (N.Y.); London, 2003. P. 101–116, особенно p. 108–110; *Idem.* *Scenarios of Power*. Vol. 2. P. 249–251. Эта церковь была разрушена во время Второй мировой войны.
146. Автором проекта памятной церкви под Борками был архитектор Роберт Робертович Марфельд. О поездке императора и его супруги к этой церкви в 1894 г. см.: Отчет инспекции императорских поездов. Т. 1: 1894. СПб., 1895. С. 53–62.
147. *Кони А.Ф.* Крушение. С. 467–468. Кони очень скептически относился к такого рода практикам памяти. В своих воспоминаниях он утверждает, что «общее преступное забвение всеми своего долга [...] увековечивать не следует». См.: Там же. С. 468.
148. *Игнатий, архим. [Иван Васильевич Малышев]*. 17 октября. Два чуда. Первое в Вологде, 1605 года, второе под Харьковом, 1888 г. СПб., 1890. Вологодское духовенство также и потому проводило связь между событиями 1655 и 1888 гг., что Александр III на обратном пути взял с собой копию

той иконы Спаса Нерукотворного, которая в XVII столетии оберегла Вологду от еще больших несчастий.

149. *Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Neun Jahre in russischen Diensten. S. 246.* О строительстве церкви в память о событии 17 октября 1888 г. см.: *Пономарева Т.* «Этот день был слишком страшен и слишком чудесен» // <<http://www.pravoslavie.ru/arhiv/28077.htm>> (25.07.2015). О культе Александра Невского как небесного покровителя церквей в России XIX столетии см.: *Шенк Ф.Б.* Александр Невский. С. 206–207.
150. *Николаев Н.* На отдых // *Странник.* 1914. № 8/9. С. 20.
151. Вера Фигнер, например, рассказывает о праздничном убранстве города Архангельска к годовщине крушения поезда 17 октября 1904 г. См.: *Фигнер В.* Полн. собр. соч. В 7 т. 2-е изд., пересм., доп. и испр. Т. 6: Письма. М., 1932. С. 251 (письмо от 18 октября 1904 г. к брату Петру и его жене).
152. Боже, Царя храни! Провидение Божее спасает Государя и Его Семейство. Хромофотография М.С. Соловьева, одобрена цензурой 16 ноября 1888 года. М., 1888 (РНБ. Э л-ир-485,1 / 7-3).
153. В своей телеграмме царю Александру III, в которой выражалась радость по поводу «чудного спасения» императорской семьи 17 октября 1888 г., члены Императорского Российского технического общества подчеркивали, что они в полной мере сознают свою ответственность за случившееся: «И пред русским техником в эти минуты со всею силою выступает сознание долга и ответственность, которую он несет, когда направляет силы природы, представляющая, при некоторых условиях, громадную опасность». Цит. по: *Железнодорожное дело.* Т. 7. 1888. № 42. С. 341.
154. См. об этом подробнее раздел 1.1.
155. В 1849 г. царское правительство отправило дивизию Панютина в Моравию, где в этот момент армия Австро-Венгерской монархии подавляла восстание. Путь из Кракова до Градиште (сейчас город Угерске-Градиште на востоке Чехии. — *Примеч. пер.*) около 14 500 солдат преодолели по железной дороге. Переброска воинских сил и их вооружений на расстояние около 300 км продолжалась целых пять дней. См.: *Анненков М.Н.* Военная служба железных дорог (с картами) // *Военный сборник* 19. 1876. Т. 108, № 3. С. 112–143, здесь с. 115–116; *Wernecke [R.]* Die Mitwirkung der Eisenbahnen an den Kriegen in Mitteleuropa // *Archiv für das Eisenbahnwesen.* 1912. Heft 4. S. 930–958, здесь S. 930; *Baumgart W.* Eisenbahn und Kriegsführung in der Geschichte // *Technikgeschichte.* Bd. 38. 1971. S. 191–219, здесь S. 202; *Kipp J.W.* Strategic Railroads. P. 82.
156. Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. М., 2003. С. 46; Передовица в *Московских ведомостях* от 16 января 1863 г., цит. по: *Катков М.Н.* 1863 год. Собрание статей по

- польскому вопросу, помещавшихся в Московских Ведомостях, Русском вестнике и Современной летписи. Т. 1. М., 1887. С. 10. Наряду с железнодорожными сооружениями в первые же дни восстания повстанцы захватили также и места расположения российских пограничных войск, отделения почты и телеграфа.
157. Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. С. 46, 57.
 158. См.: Рибер А. Железные дороги и экономическое развитие. С. 155; *Rieber A. The Debate Over the Southern Line*. P. 377.
 159. Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. С. 57.
 160. О реакции имперского правительства на Январское восстание в целом: *Weeks Th. Nation and State*. P. 96–109.
 161. Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. С. 57.
 162. Эти прорубленные просеки позднее возникают как место памяти о Январском восстании 1863 г. в российских записках о путешествиях, а также в путеводителях для западных туристов. См., например: Милюков А.П. Летние поездки по России. С. 217; *Baedeker K. West- und Mittellussland*. S. 2.
 163. Сборник сведений о железных дорогах в России, 1867. Отдел III. С. 613–617; Воспоминания генерал-фельдмаршала графа Дмитрия Алексеевича Милютина, 1863–1864. С. 57; [Валуев П.А.] Дневник П.А. Валуева, министра внутренних дел. В 9 т. Т. 1: 1861–1864. М., 1961. С. 202.
 164. Многочисленные служащие участка железной дороги Вильна–Варшава после восстания были или уволены со службы, или же переведены на работу на другие участки железной дороги в России. См.: ГАРФ. Ф. 109. Оп. 2а. Д. 775. Указания на другие источники по этому вопросу см.: Дьяков В.А., Корлюк В.Д., Миллер И.С. (Ред.) Русско-польские революционные связи и восстание 1863 года. Сб. ст. и мат-лов. М., 1962. С. 253.
 165. К истории метафоры «ахиллесовой пяты» в этом контексте см.: *Heywood A. «The most catastrophic question»*. P. 63, endnote 2.
 166. *Chwalba A. Polacy w służbie Moskali*. Warszawa, 1999. S. 214. Уже в декабре 1861 г. виленский генерал-губернатор Владимир Иванович Назимов (1855–1863) предупреждал о сомнительной надежности служащих в администрации железной дороги Петербург–Варшава. См.: *Rieber A. The Debate Over the Southern Line*. P. 377.
 167. О составе и задачах этой межминистерской комиссии см. раздел 2.2.
 168. Общий устав Российских железных дорог. [СПб., б.г.] // Россия. Государственный Совет. Материалы. Т. 158: 1885 (= РНБ. 135/286.158). С. 525.

169. Предложение наделить служащих железных дорог полицейскими полномочиями в повестку комиссии Баранова включили представители железнодорожных обществ. В качестве образца они определенно имели в виду железные дороги Германской империи, которые, в противоположность российским дорогам, в основном находились в государственной собственности. Об этой дискуссии см.: О полицейской железнодорожной службе в новом железнодорожном уставе // Железнодорожное дело. Т. 2. 1883. № 34. С. 287.
170. Общий устав Российских железных дорог. 1885. С. 525–526.
171. Первые соображения по этому вопросу можно найти в работе: *Schenk F.B. Im Kampf um Recht und Ordnung: Zivilisatorische Mission und Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich* // Roth R., Schlögel K. (Hrsg.) *Neue Wege in ein neues Europa. Verkehr und die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert*. Frankfurt a.M., 2009. S. 197–221, здесь S. 210–212.
172. К истории железнодорожной жандармерии в царской России см.: Тимофеев Л.А. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. 1908. С. 1–3; Перегудова З.И. Политический сыск России (1880–1917 гг.). М., 2000. С. 115–116; Реент Ю.А. Общая и политическая полиция России (1900–1917). Рязань, 2001. С. 176–197. К истории полиции вообще см.: *Schnell F. Ordnungshüter auf Abwegen? Herrschaft und illegitime polizeiliche Gewalt in Moskau, 1905–1914*. Wiesbaden, 2006. (Forschungen zur osteuropäischen Geschichte; Bd. 67). S. 23–49.
173. В 1861 г. полицейские организации Николаевской железной дороги были объединены в одно управление, а его задачи определены в *Положении о жандармских политических управлениях С.-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог*. См.: Тимофеев Л.А. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. 1908. С. 1; Положение о полицейских управлениях С. Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог, 27 июля 1861 года // Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867. Отдел III. С. 406–413.
174. Общий устав Российских железных дорог. 1885. С. 525.
175. Тимофеев Л.А. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. 1908. С. 2.
176. Общий устав Российских железных дорог. 1885. С. 525.
177. Там же. С. 523.
178. По закону от 19 мая 1871 г. все жандармские подразделения в империи были наделены одинаковыми полицейскими функциями. См.: Реент Ю.А. Общая и политическая полиция. С. 176; Петров. Практическое руководство для унтер-офицеров жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении служебных обязанностей по закону

19 мая 1871 года. СПб., 1878. С. 5; Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. С. 231. Задачи и сфера ответственности железнодорожной жандармерии регулировались специально *Общим уставом Российских железных дорог* 1885 года (ст. 183–187). См. об этом: Квачевский А.А. Общий устав. С. 312–325.

179. Реент Ю.А. Общая и политическая полиция. С. 176.

180. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 23. Л. 6–6 об. См. также: Циркуляр техническо-инспекторского комитета железных дорог № 4009, от 16 июля 1875 года: Сборник министерских постановлений. Т. 1: 1874. С. 165.

181. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 23. Л. 12.

182. Право собираться на российских вокзалах точно регулировалось начиная с 1870-х гг. Распоряжением министерства от 31 мая 1873 г. запрещалось, например, «устройство балов, пикников и тому подобных увеселительных собраний» на вокзалах, а также пребывание там людей, не ожидающих поезда. См.: Сборник министерских постановлений. Т. 1: 1874. С. 80–82; Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. С. 172–173. *Правила пользования пассажирскими помещениями железнодорожных станций* от 8 января 1891 г. позволяли чиновникам в определенных случаях использовать пассажирские станции для «общественных молитв» и «торжественных празднеств». См.: О правилах пользования пассажирскими помещениями железнодорожных станций. § 12.

183. ГАРФ. Ф. 109. Оп. 1а. Д. 1606. Л. 1–2 об. См. об этом инциденте: Голос. 1878. 7 апр. № 97. С. 2. Сочувствующие даже неоднократно пытались освободить политзаключенных из перевозивших их поездов. См., например: ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 23. Л. 9 (случай 1879 г.).

Перевозка арестантов по железным дорогам единообразно регулировалась начиная с 1878 г. См.: Положение о перевозке арестантов // Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений. С. 683–715. «Путешествие» по железной дороге арестантов и осужденных в царской России — предмет, заслуживающий отдельного исследования. О переживании (опыте) пространства заключенных на пути к местам отбывания наказания по ту сторону Уральских гор см.: *Ackeret M. In der Welt der Katorga*. S. 44–54. В качестве источников по этой теме см., например: *Jakubovič P.F. Im Lande der Verworfenen. Tagebuchblätter eines sibirischen Sträflings*. Bd. 1. Leipzig, 1884 (репр.: München, 1987). S. 10–12; На Сахалин. Отрывки из воспоминаний ссыльного // Владивосток. 1886. № 13, 14, 15, 17 (я благодарю за это библиографическое указание Шариль Коррадо [*Sharyl Corrado*]); *Deutsch L. Sechzehn Jahre in Sibirien. Erinnerungen eines russischen Revolutionärs*. Stuttgart, 1913. S. 46 f., 72, 102–104, 133–135.

184. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 31. Л. 17–17 об.; см. об этом здесь же: Л. 21–21 об., 26–26 об., 34–34 об., 42, 43. В последующие годы перевозка политических заключенных по железной дороге постоянно становилась поводом к политическим демонстрациям. Так, например, в августе 1903 г. рядом с Одессой на железнодорожной насыпи около 150 рабочих из железнодорожных мастерских, держа красные флаги и транспаранты с лозунгами «Долой самодержавие!» и «Да здравствуют борцы за свободу!», приветствовали таким образом проезжавший состав с заключенными из Одессы. Демонстранты пели революционные песни, но рассеялись, как только поезд проехал это место. См.: Революция 1906–1907 гг. на Украине. Киев, 1955. Т. 1. С. 413. О подобных инцидентах в Риге (в августе–сентябре 1903 г.) см.: ГАРФ. Ф. 77. Оп. 1. Д. 12. Л. 8–8 об., 13–13 об.
185. О значении железных дорог во время революции 1905–1907 гг. см. ниже, раздел 4.2.3.
186. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 37. Л. 118–120; Ф. 77. Оп. 1. Д. 35. Л. 7, 19, 20–20 об., 68–68 об.; Д. 36. Л. 7–7 об., 20–20 об., 31–31 об. Пропагандистская деятельность политических активистов в российских поездах послужила источником вдохновения для художника Сергея Иванова, написавшего в 1885 г. картину *Агитатор в вагоне*. См.: Сергей Васильевич Иванов. М., 1964. Таб. 2.
187. ГАРФ. Ф. 126. Оп. 1. Д. 129. Л. 22–36.
188. См. об этом: Dietze C., Schenk F.B. Traditionelle Herrscher in moderner Gefahr. S. 384–398; а также: Schenk F.B. Attacking the Empire's Achilles Heels: Railroads and Terrorism in Tsarist Russia // JGO. Bd. 58. 2010. S. 232–253.
189. ГАРФ. Ф. 109. Оп. 2а. Д. 788. Л. 1–3 об.
190. Pomper Ph. Nechaev and Tsaricide: The Conspiracy within the Conspiracy // Russian Review. Vol. 33. 1974. P. 123–138, особенно р. 125. Я благодарю Мартина Миллера за указание на «елизаветградское дело» 1869 г. Вооруженные нападения на поезда, упомянутые в этом анонимном письме, организовывались на рубеже веков военизированными отрядами прежде всего с целью «экспроприаций». Самый известный, по всей видимости, пример такого рода — нападение на железнодорожную станцию Безданы (литовск. Бездонис), в 25 км от Вильны, совершенное 26 сентября 1908 г. Революционной фракцией Польской социалистической партии под руководством Юзефа Пилсудского. Во время этой акции девятнадцати боевикам удалось захватить более 200 000 рублей, перевозившихся в почтовом поезде, причем был убит один солдат, еще пять получили тяжелые ранения. См.: Garlicki A. Józef Piłsudski, 1867–1935. Warszawa, 1990. S. 128–130; Pobog-Malinowski W. Akcja bojowa pod Bezdunami 26.9.1908. Warszawa, 1933; Заварзин П.П. Работа тайной полиции // Охранка.

- Воспоминания руководителей политического сыска. Т. 1. М., 2004. С. 409–508, здесь с. 459–462.
191. *Pomper Ph. Sergei Nechaev*. New Brunswick, 1979. S. 98; *Idem*. Nechaev and Tsaricide. P. 123–138.
 192. *Виленская Е.С.* Революционное подполье в России, 60-е годы XIX в. М., 1965. С. 413. Об организации Ишутина «Ад» см.: *Venturi F.* Roots of Revolution. A History of the Populist and Socialist Movements in 19th Century Russia. London, 2001. P. 336 f.
 193. «Народная воля» считается первой в истории «модерной» террористической организацией благодаря своим «инновационным» методам борьбы. См.: *Marks S.G.* How Russia Shaped the Modern World. P. 16; *Geifman A.* Terrorism // *Millar J.R.* (Ed.) Encyclopedia of Russian History. Vol. 4. N.Y., 2004. P. 1534 f.; *Schenk F.B.* Attacking the Empire's Achilles Heels.
 194. Об истории покушений на царя в России в XIX столетии и о предыстории взрыва 1879 г.: *Borcke A. von.* Gewalt und Terror im revolutionären Narodničestvo: Die Partei «Narodnaja Volja» (1879–1883) // *Mommsen W., Hirschfeld G.* (Hrsg.) Sozialprotest, Gewalt, Terror. Gewaltanwendung durch politische und gesellschaftliche Randgruppen im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart, 1982. S. 64–79; *Naimark N.* Terrorism and the Fall of Imperial Russia // *Terrorism and Political Violence*. Vol. 2. 1990. P. 171–192.
 195. О международном контексте см.: *Schenk F.B.* Attacking the Empire's Achilles Heels.
 196. Об организации этой серии взрывов см.: Дело 1-го марта 1881 г. Процесс Желябова, Перовской и др.: (Правительственный отчет): со статьей и примечаниями Льва Дейча: К 25-летию, 1881–1906 гг. СПб., 1906. С. 57–86, 97–99, 273–285, 367–372; *Kulczycki L.* Geschichte der russischen Revolution. Bd. 2. Gotha, 1911. S. 291–293; *Волк С.С.* Народная воля. 1879–1882. М.; Л., 1966. С. 100–102; *Venturi F.* Roots of Revolution. P. 681–684; *Фигнер В.* Запечатленный труд: Воспоминания. В 2 т. М., 1964. Т. 1. С. 209; *Ulam A.B.* In the Name of the People. Prophets and Conspirators in Pre-Revolutionary Russia. With a New Introduction by the Author. New Brunswick, 1998 (1-е изд.: N.Y., 1977). P. 336 ff.
 197. Решение подорвать царский поезд было принято, вероятно, на тайной встрече подпольной организации в Липецке летом 1879 г. Из справки [Одесского губернского жандармского управления] начальнику верховной распорядительной комиссии М.Т. Лорис-Меликову о показаниях террориста Г. Гольденберга (29 марта 1880 г.) // *Щербакова Е.И.* (Ред.) Политическая полиция и политический терроризм в России. Вторая половина XIX — начало XX вв.: Сб. документов. М., 2001. С. 84–96, здесь с. 90–91. См. также: Дело 1-го марта 1881 г. С. 246, 285, 342, 367; *Venturi F.* Roots of Revolution. P. 681.

198. Вера Фигнер, член террористической ячейки в Одессе, использовала свои контакты с городским обществом, чтобы устроить своего соратника Михаила Фроленко (также известного как Семен Александров) на место железнодорожного сторожа. См.: *Фигнер В. Запечатленный труд*. Т. 1. С. 212; *Venturi F. Roots of Revolution*. S. 682.
199. Дело 1-го марта 1881 г. С. 99, 367; *Фигнер В. Запечатленный труд*. Т. 1. С. 213; *Venturi F. Roots of Revolution*. S. 682.
200. *Фигнер В. Запечатленный труд*. Т. 1. С. 214.
201. Народная воля. Социально-революционное обозрение. Год 2-й. 1880. 1 янв. № 3. С. 4, цит. по: Литература партии «Народная воля». М., 1930. С. 48.
202. Народная воля. 1880. 1 янв. 1880. С. 4, цит. по: Литература партии «Народная воля». С. 49.
203. *Фигнер В. Запечатленный труд*. Т. 1. С. 219–220, 213.
204. Русские ведомости. 1879. 20 нояб. № 294. С. 1.
205. См. об этом подробнее раздел 4.1.3.
206. О трансформации представлений о безопасности у глав государств в XIX столетии см.: *Dietze C., Schenk F.B. Traditionelle Herrscher in moderner Gefahr*.
207. Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 22 нояб. № 321. С. 1; Рассказ очевидца о взрыве на Московско-Курской железной дороге // Саратовские епархиальные ведомости. 1879. № 44. С. 376–378, здесь с. 377. См. также: *Мещерский В.П. Мои воспоминания*. Т. 2. С. 438; [*Schweinitz H.-L. von.*] *Denkwürdigkeiten*. Bd. 2. S. 83.
208. Московские ведомости. 1879. 21 нояб. № 297. С. 2; Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 22 нояб. С. 1; *Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Das Ende Kaisers Alexander II. Meine Erlebnisse in russischen Diensten 1878–1881*. Berlin, 1901. S. 54.
209. Московские ведомости. 1879. 21 нояб. № 297. С. 2; Вестник Европы. Год 14. 1879. Т. 12. С. 857. Также и военный министр Милютин в своем дневнике пишет о «чудесном спасении государя». См.: [*Милютин Д.А.*] *Дневник Д.А. Милютина, 1878–1880*. Т. 3. М., 1950. С. 180. Примечательно здесь сходство этого случая с более поздним официальным изображением «чуда под Борками» (после крушения поезда 17 октября 1888 г.). См. об этом подробнее раздел 4.1.4.
210. Цит. по: Московские ведомости. 1879. 21 нояб. № 297. С. 2. См. также: Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 22 нояб. С. 1; Вестник Европы. Год 14. 1879. Т. 12. С. 858.
211. *Pfeil und Klein-Ellguth R. von. Das Ende Kaisers Alexander II*. S. 54. К сожалению, это изображение (лубок?), несмотря на интенсивные разыскания, не удалось обнаружить ни в одной из российских библиотек или архивов.

212. Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 23 нояб. № 322. С. 1. Рассказ очевидца о взрыве на Московско-Курской железной дороге; Наброски из воспоминаний князя Д.Д. Оболенского. С. 270; [Милютин Д.А.] Дневник Д.А. Милютина, 1878–1880. Т. 3. С. 179.
213. Наброски из воспоминаний князя Д.Д. Оболенского. С. 271.
214. См.: *Серпокрыл С.М.* Подвиг перед казнью. Л., 1971. С. 101. Согласно утверждению Веры Фигнер, террористка Софья Перовская уже перед приближением первого поезда подала соответствующий знак Степану Ширяеву, который должен был привести в действие взрывной механизм, но Ширяев по неназванным причинам не отреагировал. См.: *Фигнер В.* Полн. собр. соч.: В 6 т. Т. 1. М., 1928. С. 188; см. также: *Она же.* Запечатленный труд. Т. 1. С. 213.
215. Санкт-Петербургские ведомости. 1879. 22 нояб. С. 1. «Народная воля», напротив, подчеркивала, что новость о попытке теракта была воспринята в Москве равнодушно. См.: *Venturi F.* *Roots of Revolution.* P. 683.
216. Московские ведомости. 1879. 25 нояб. № 300. С. 3. Подробности покушения 19 ноября см.: *Новое время.* 1879. 27 нояб. № 1347. С. 2 (= ГАРФ. Ф. 109. Оп. 1а. Д. 984. Л. 1–2); Рассказ очевидца о взрыве на Московско-Курской железной дороге. С. 378.
217. О подготовке взрыва см.: *Venturi F.* *Roots of Revolution.* P. 683; *Прибылева-Корба А.П., Фигнер В.* Народоволец Александр Дмитриевич Михайлов. Л.; М., 1925. С. 142.
218. Подробности покушения 19-го ноября. Л. 2; Московские ведомости. 1879. 25 нояб. С. 2.
219. Московские ведомости. 1879. 25 нояб. С. 3.
220. См., например: *Лядов [Мандельштам] М.Н.* Из жизни партии. С. 70, 78; *Морозов Н.А.* Повести моей жизни. Т. 1. С. 307–309; *Любатович О.С.* Далекое и недавнее. С. 228–231, 244–245. В одном из писем Страхову в 1879 г. Лев Толстой намекал на значение железной дороги для коммуникации в среде русских террористов. В письме он размышлял о том, что в России в действительности был всего лишь один-единственный нигилист, который с помощью железной дороги появлялся каждый раз в другом месте. Так возникало впечатление, что речь идет о значительном числе нигилистов, бесчинствующих в Российской империи. См.: *Baehr S.L.* *The Troika and the Train.* P. 100, note 28, в той работе цит. по: *Эйхенбаум Б.* Лев Толстой. Семидесятые годы. Л., 1974. С. 138.
221. О значении железной дороги, а также метафоры сети в романе Достоевского *Бесы*, действие которого относится к периоду возникновения террористического движения в России, см.: *Lounsbury A.* *Dostoevskii's Geography.* О полемике с Сергеем Нечаевым в *Бесах* см.: *Braunsperger G.* *Sergej Nečaev*

- und Dostoevskijs *Dämonen*. Die Geburt eines Romans aus dem Geist des Terrorismus. Frankfurt a.M., 2002; *Rumjanzewa M.* Die Verschlechterung der Welt. Über die russischen Wurzeln des Terrorismus als Nihilismus // *Neue Zürcher Zeitung*. 26.11.2001 (<<http://www.nzz.ch/2001/11/26/fe/article7SEVE.html>> [25.07.2015]).
222. *Кантор Р.М.* Исповедь Григория Гольденберга // *Красный архив*. 1928. № 5. С. 117–174, здесь с. 121; *Pipes R.* The Degaev Affair. Terror and Treason in Tsarist Russia. New Haven, 2003. P. 43; Политическая полиция и политический терроризм в России. С. 84.
223. Политическая полиция и политический терроризм в России. С. 48–53, 84–93; *Croft L.B.* Nikolai Ivanovich Kibalchich: Terrorist Rocket Pioneer. Tempe (Az.), 2006. P. 67; *Venturi F.* Roots of Revolution. S. 681; *Фигнер В.* Полн. собр. соч. Т. 1. С. 187; *Меуцкерский В.П.* Мои воспоминания. Т. 3. С. 440; *Rutkowski E.R.* Die revolutionäre Bewegung und die inneren Verhältnisse des Zarenreiches von 1877 bis 1884 im Urteil österreichisch-ungarischer Diplomaten // *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*. Bd. 9. 1956. S. 348–483, здесь S. 395.
224. *Троицкий Н.А.* Народная воля перед царским судом, 1880–1881 гг. Саратов, 1971. С. 89–91.
225. *Кантор Р.М.* Исповедь Григория Гольденберга. С. 123.
226. Там же. С. 124.
227. Сочувствовавший «Народной воле» Сергей Степняк-Кравчинский настаивал позднее в своем сочинении о террористическом «подполье» в России, что слухи о запланированных покушениях на Александра II еще до 19 ноября «распространились очень скоро буквально по всей России»: «...все студенты, адвокаты, литераторы, за исключением состоящих на откупу у полиции, знали, что царский поезд взлетит на воздух во время следования из Крыма в Петербург [...] Об этом разговаривали, как говорится, повсюду [...] Полиция же ничего не знала». См.: *Степняк-Кравчинский С.* Подпольная Россия. М., 1960. С. 182–183. Это объяснение, однако, во многом отражает желаемый образ мыслей, согласно которому «народ» единодушно одобрял и поддерживал вооруженные действия «интеллигенции».
228. Об убийстве Плеве см.: *Савинков Б.* Воспоминания террориста. М., 2006. С. 21–72; *Geifman A.* Thou Shalt Kill. P. 54 f., 279, note 52; *Judge E.H.* Plehve. Repression and Reform in Imperial Russia, 1902–1904. Syracuse (N.Y.), 1983. P. 234–237. Покушение 15 июля 1904 г. вдохновило Андрея Белого на написание романа *Петербург*. См.: *Peri A., Evans Ch.* Visions of Terror. The Death of Plehve Through the Eyes of Savinkov // <http://stpetersburg.berkeley.edu/alexis/alexis_front.html> (25.07.2015). См. также иллюстрированный

- репортаж о теракте: Нива. 1904. № 30. С. 598–600, а также: Искры. Художественно-литературный и юмористический журнал с карикатурами. 1904. 25 июля. № 29. С. 225–229.
229. См.: Савинков Б. Воспоминания террориста. С. 23.
230. Там же. С. 51.
231. Там же. С. 59. В одном из писем из заключения к своим товарищам Сазонов позднее писал, что «в этом костюме» никого нельзя было узнать среди многочисленных служащих железной дороги. См.: Сазонов Е.С. Материалы для биографии. М., 1919. С. 9.
232. Савинков Б. Воспоминания террориста. С. 67, 73.
233. *Peri E. Visions of Terror.*
234. См.: *Ibid.*
235. Об этом событии подробно см.: *Boniece S.A. The Spiridonova Case, 1906: Terror, Myth, and Martyrdom // Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History. Vol. 4. 2003. P. 571–606.*
236. *Ibid.* P. 605.
237. «К публичным местам относятся: улицы, площади, железные и все другие дороги, их станции, а также реки, пристани, каналы, пароходы, поезда железных дорог, дилижансы, места общественных увеселений, гостиницы, трактиры и другие общественные установления» (Петров. Практическое руководство. С. 49). В этом определении «публичного пространства» Петров следует ст. 131 *Устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями*. См. издание 1885 г., изд. Н.С. Таганцевым (СПб., 1913. С. 324–326).
238. Письмо М.А. Спиридоновой опубликовано: Будницкий О.В. (Ред.) История терроризма в России в документах, биографиях, исследованиях. Ростов н/Д, 1996. С. 224–228.
239. *Boniece S.A. Spiridonova Case. P. 586* (<<http://www.a-z.ru/women/texts/lavrov1r.htm>> [25.07.2015]).
240. Русь. 1906. 12 февр. № 27, цит. по: *Boniece S.A. Spiridonova Case. P. 586.*
241. См.: *Knight A. Female Terrorists in the Russian Socialist Revolutionary Party // Russian Review. Vol. 38. 1979. P. 139–159, здесь р. 145–146; К делу З. Коноплянниковой // Былое. Париж, 1909. Июль–август. № 11–12. С. 168–172; Дело Зинаиды Коноплянниковой // Былое. Пг., 1917. Июль. № 1 (23). С. 258–275. За эти библиографические указания я благодарю Олега Будницкого. О реакции вдовствующей императрицы Марии Федоровны, а также царя Николая II на это событие см.: *The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie. P. 216 f.**
242. Дело Зинаиды Коноплянниковой. С. 265.
243. Уже в том же месяце Коноплянникова была приговорена к смерти и казнена. Она была первой женщиной после Софьи Перовской, казненной

по обвинению в терроризме. Я благодарю Салли Бониеце (*Sally Boniece*) за это указание.

244. [*Schweinitz H.-L. von.*] *Denkwürdigkeiten*. Bd. 2. S. 230. Оценки, которые иностранные послы в России давали террористическому движению 1870-х гг. и убийству Александра II, см.: *Kastl J.* Am straffen Zügel. Bismarcks Botschafter in Russland, 1871–1892. München, 1994. S. 102–105, 113.
245. О значении понятий «нигилизм» и «нигилист» в России во второй половине XIX столетия см.: *Braunsperger G.* Sergej Nečaeu und Dostoevskijs Dämonen. S. 17–20.
246. Образ XIX столетия как «эры нигилизма и железных дорог» обнаруживается в подобной же форме во многих русских текстах этого времени. Так, например, Достоевский в романе *Идиот* вкладывает в уста своего героя значимую оговорку: «век пороков и железных дорог» вместо «век пароходов и железных дорог». Согласно Стивену Бэру, эту формулировку следует интерпретировать, тем не менее, не как оппозицию, но как взаимосвязанную пару понятий. Подобно многим другим российским писателям своего времени, Достоевский рассматривал железную дорогу как символ и негативное отражение порочной жизни в эпоху модерна. См.: *Baehr S.* The Troika and the Train. P. 88. Однако маловероятно, чтобы немецкий посол фон Швейнвиц видел железную дорогу в таком же критическом свете.
247. Задачи и сфера ответственности железнодорожной жандармерии регулировались *Общим уставом Российских железных дорог* 1885 г. (ст. 183–187). См. об этом: *Квачевский А.А.* Общий устав российских железных дорог 12 июня 1885 года. СПб., 1886. С. 312–325, а также раздел 4.2.1 настоящей книги.
248. *Реент Ю.А.* Общая и политическая полиция. С. 176. Ознакомиться с полем деятельности служащего железнодорожной жандармерии, а также спектром повседневных происшествий на вокзалах и в поездах можно по книгам протоколов, куда унтер-офицеры неделя за неделей вносили все значимые события. См., например, книги протоколов по Жандармскому полицейскому управлению Северо-Западных железных дорог (департамент Вильны, 1909–1914): ГАРФ. Ф. 127. Оп. 1. Д. 530–687.
249. Первые мысли о нижеизложенном я сформулировал в работе: *Schenk F.B.* Kommunikation und Raum im Jahr 1905. S. 61–67.
250. *Pethybridge R.* The Spread of the Russian Revolution. Essays on 1917. London, 1972. P. 17–22; *Пушкарёва И.М.* Железнодорожники России. С. 154; *Гусаров Б.* Железнодорожники России в революции 1905–1907 годов. М., 1994; *Корелин А.П., Тютюкин С.В.* (Ред.) Первая революция в России: Взгляд через столетие. М., 2005. С. 302; *Dahlmann D.* Die gescheiterte

- Revolution — Russland 1905 bis 1907 // Kreiner J. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg (1904/05). Göttingen, 2005. S. 117–135, здесь S. 128 f.
251. *Reichman H.F.* Railwaymen and Revolution. Russia 1905. Berkeley (Cal.), 1987. P. 5.
252. Ibid. P. 159–223; *Пушкарёва И.М.* Железнодорожники. С. 109–142; *Shanin T.* Russia, 1905–1907. Revolution as a Moment of Truth. Houndmills, 1986. P. 40 f.; *Löwe H.-D.* Die Arbeiter und die revolutionäre Bewegung in den Städten // Schramm G. (Hrsg.) Handbuch der Geschichte Rußlands. Bd. 3/1. Stuttgart, 1983. P. 351–364, здесь S. 358 f.
253. См. список требований, предъявленных председателю Комитета министров С.Ю. Витте в октябре 1905 г. делегатами I Всероссийского делегатского съезда железнодорожных служащих: *Иванов Л.М.* (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. М.; Л., 1955. С. 203–206.
254. Еще ранее, в начале 1905 г., ограниченные по времени забастовки происходили на отдельных линиях железных дорог. См. об этом: *Reichman H.F.* Railwaymen. P. 183 f.; *Argenbright R.Th.* The Russian Railroad System and the Founding of the Communist State, 1917–1922: Ph.D. Diss. / Univ. of California. Berkeley (Cal.), 1990. P. 45 f. О забастовке в Ташкенте весной 1905 г. см.: *Sahadeo J.* Russian Colonial Society. P. 124–126; о забастовке на Владикавказской железной дороге летом 1905 г.: Железнодорожное дело. Т. 24. 1905. № 46–47. С. 527–529.
255. *Корелин А.П., Тютюкин С.В.* (Ред.) Первая революция в России. С. 197; *Пушкарёва И.М.* Железнодорожники. С. 152.
256. В историографии дискутируется вопрос о том, была ли забастовка на железных дорогах в октябре 1905 г. запланированной и скоординированной политической акцией, или это событие следует рассматривать как набор не связанных между собой действий в разных регионах. См. об этом: *Reichman H.F.* Railwaymen. P. 310.
257. *Корелин А.П., Тютюкин С.В.* (Ред.) Первая революция в России. С. 294, 299.
258. *Surh G.D.* 1905 in St. Petersburg. Labor, Society, and Revolution. Stanford, 1989. P. 321; *Пушкарёва И.М.* Железнодорожники. С. 153.
259. *Löwe H.-D.* Die Arbeiter, S. 359. Значение работников железных дорог в революционном подъеме 1905–1907 гг. в советской историографии принадлежит к самым важным мифам идентификации о Первой русской революции. Его истоки лежат в *Кратком курсе истории ВКП(б)* под редакцией И.В. Сталина (гл. 3, ч. 4) 1938 г.
260. *Корелин А.П., Тютюкин С.В.* (Ред.) Первая революция в России. С. 298.
261. К предыстории провозглашения Октябрьского манифеста см.: *Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш.* Сергей Юльевич Витте и его время. С. 204–228. Интересный взгляд на забастовку железнодорожников представлен в дневниках

- Николая II: Дневники императора Николая II. С. 283–284. 19 октября Николай описывал матери свои впечатления от Всеобщей забастовки и участия в ней железнодорожников в таких выражениях: «Петербург и Москва были полностью отрезаны от внешнего мира. Ровно неделю назад в этот день Балтийская железная дорога прекратила работу. Единственный путь добраться до города [от царской резиденции в Петергофе] — морем. Как удобно в это время года! От железных дорог забастовка распространилась по фабрикам и мастерским, затем даже по городским управам и службам, и наконец, дошла до Департамента железных дорог Министерства путей сообщения. Какой позор, только представь себе!» (Пер. с англ. яз. мой. — *Примеч. пер.*) См.: *The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie*. P. 186.
262. Николай был уверен, что этот судьбоносный день вновь приходится на 17 октября, день катастрофы поезда под Борками в 1888 г. См.: Дневники императора Николая II. С. 285. Определение «мнимый конституционализм» (или «лжеконституционализм», *Schein-Konstitutionalismus*), обозначающее политическую систему, сложившуюся после манифеста 1905 г., принадлежит Максу Веберу. См.: *Weber M. Rußlands Übergang zum Scheinkonstitutionalismus // Zur russischen Revolution von 1905. Schriften und Reden 1905–1912, Studienausgabe der Max-Weber-Gesamtausgabe. Bd. 10 / Hrsg. von W.J. Mommsen. Tübingen, 1996. S. 105–328* (см. трактовку этого понятия в статье: *Медушевский А.Н. Макс Вебер и российский конституционализм // Отечественная история. 1993. № 2. С. 79–94; употребление обоих переводов понятия *Schein-Konstitutionalismus* см. на с. 85, 88, 91. — Примеч. пер.*).
263. См.: Листовка Московского комитета Всероссийского союза железнодорожников, начало октября 1905 г., цит. по: *Иванов Л.М. (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. С. 201.*
264. *Löwe H.-D. Die Arbeiter. S. 359.* О роли типографских рабочих во время Всеобщей забастовки см.: *McReynolds L. The News Under Russia's Old Regime. P. 207 f.*
265. Доклад председателя Комитета министров С.Ю. Витте Николаю II о мерах для прекращения железнодорожной забастовки, 12 октября 1905 года // *Иванов Л.М. (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. С. 213.*
266. См. телеграмму товарища министра внутренних дел Д.Ф. Трепова от 17 октября 1905 г., цит. по: *Иванов Л.М. (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. С. 217.*
267. *Shanin T. Russia, 1905–1907. P. 92.* Шанин ссылается здесь в основном на работу: *Студенцов А. Саратовское крестьянское восстание 1905 года. Пенза, 1926. С. 3–8.*

268. См. об этом также: *Sperling W. Der Aufbruch in die Provinz. S. 387 ff.* Также в деле распространения революции из центра империи на ее периферию железнодорожная сеть играла центральную роль. О революционных событиях в Туркестане 1905–1906 гг. и о значении в связи с этим железных дорог см.: *Sahadeo J. Russian Colonial Society. P. 130–135.*
269. *The Letters of Tsar Nicholas and Empress Marie. P. 202 f.* (Пер. с англ. яз. мой. — *Примеч. пер.*) В декабре в Лифляндии и Курляндии восставшие также разрушали железнодорожные сооружения и мосты, чтобы остановить передвижение царских войск. См.: *Ibid. P. 206.*
270. В начале ноября 1905 г. железнодорожное сообщение — за исключением нескольких линий — вновь происходило в соответствии с расписанием. См.: Отчет Управления железных дорог от 1 ноября 1905 г., цит. по: *Иванов Л.М. (Ред.) Всероссийская политическая стачка в октябре 1905 года. Ч. 1. С. 236–237.*
271. *Reichman H. The 1905 Revolution on the Siberian Railroad // Russian Review. Vol. 47. 1988. P. 25–48, здесь p. 25.*
272. Данные на 1905 год: линия Челябинск–Иркутск — 57 881 рабочий; Трансбайкальская линия (оз. Байкал — граница с Маньчжурией) — 35 667 рабочих. Данные приводятся по: *Ibid. P. 27.*
273. *Ibid. P. 31.*
274. *Westwood J.N. Russia Against Japan, 1904–05. A New Look at the Russo-Japanese War. N.Y., 1986. P. 162.*
275. Эта железнодорожная линия вплоть до 1908 г. оставалась под строгим военным контролем (*Reichman H. The 1905 Revolution. P. 46 f.; Argenbright R. Th. Russian Railroad System. P. 48*). О штрафном батальоне и его «инновационном» характере в истории насилия в эпоху модерна: *Holquist P. Violent Russia, Deadly Marxism? Russia in the Epoch of Violence // Kritika. Explorations in Russian and Eurasian History. Vol. 4. 2003. № 3. P. 627–652, здесь p. 632.*
276. Биржевые ведомости. 1905. 12 окт. № 9071, цит. по: Железнодорожное дело. Т. 24. 1905. № 43–44. С. 491.
277. *Меньшиков М. Спазмы сердца // Новое время. 1905. 12 окт. С. 3.* Эта телесная метафора применительно к Всеобщей стачке употреблялась и в других статьях. В газете *Слово* влияние восстания железнодорожников сравнивалось с «закупоркой в живом организме одной или нескольких артерий». См.: *Слово. 1905. 12 окт., цит. по: Железнодорожное дело. Т. 24. 1905. № 43–44. С. 490.* См. также: Об общей железнодорожной забастовке // Там же. С. 485–487, здесь с. 485.
278. См.: *Меньшиков М. Спазмы сердца.*
279. Об общей железнодорожной забастовке. С. 486.
280. Там же. С. 487.

281. Неизвестный художник. Сибирский мотив // Овод. Красноярск, 1906. № 5; репринт: *Шлеев В.В.* (Общ. ред.) Революция 1905–07 годов и изобразительное искусство. Серия альбомов. Т. 2: Москва и российская провинция. М., 1978. Илл. 88; *Добрынин П.С.* Кошмар // *Леший*. 1906. № 1; Репринт: *Шлеев В.В.* (Общ. ред.) Революция 1905–07 годов. Т. 1. Илл. 106.
282. Именной высочайший указ Правительствующему сенату, 29 ноября 1905 года // *Лазаревский Н.И.* (Ред.) Законодательные акты переходного времени. 1904–1908. Сборник законов, манифестов, указов правительствующему сенату, рескриптов и положений комитета министров, относящихся к преобразованию государственного строя России. М., 2010. С. 176–177.
283. *Реент Ю.А.* Общая и политическая полиция. С. 180. Точный текст указа 2 декабря 1905 г. см.: *Лазаревский Н.И.* (Ред.) Законодательные акты переходного времени. С. 178–183. Это запрещение было подробно разъяснено в *Правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах* от 14 декабря 1905 г.; репринт: Там же. С. 186–191. *De facto* забастовки на железных дорогах были запрещены в России еще до выхода этих правил. Согласно циркуляру Министерства внутренних дел от 28 марта 1905 г., организаторам забастовок угрожали от четырех до восьми месяцев заключения. См.: *Реент Ю.А.* Общая и политическая полиция. С. 180.
284. Распоряжение Министерства внутренних дел от 26 января 1881 г., подтверждено циркуляром Отдельного корпуса жандармов № 569 (1904 г.). См.: *Реент Ю.А.* Общая и политическая полиция. С. 178; *Федоров С.И.* Справочная книжка. С. 127–130.
285. Циркуляр МВД № 30, 8 ноября 1905 г. // *Тимофеев Л.А.* Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 932–933.
286. Там же.
287. Приказ № 145 ОКЖ (1906 г.), см.: *Реент Ю.А.* Общая и политическая полиция. С. 179, 184; *Тимофеев Л.А.* Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 941.
288. *Реент Ю.А.* Общая и политическая полиция. С. 179.
289. Инструкция полицейского департамента руководству Жандармского полицейского управления железных дорог от 7 августа 1906 г., цит. по: *Щербакова Е.И.* (Ред.) Агентурная работа политической полиции Российской империи: Сб. документов. 1880–1917. М.; СПб., 2006. С. 73–74, цит. с. 73.
290. *Тимофеев Л.А.* Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 931–945. См. также: *Он же.* Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части. 2-е изд. 1912. С. 595–623.
291. *Тимофеев Л.А.* Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. С. 942–943. Эти инструкции базировались на: а) указе Сената от

- 29 ноября 1905 г. (Циркуляр Объединенному корпусу жандармов № 168, 1905 г.) и б) на ст. 12 *Положения о мерах к охранению государственного порядка* (1881 г.).
292. О боях за вокзалы Петрограда в 1917 г. см.: *Schenk F.B. Bahnhöfe*. S. 155 f.
293. О преступности на железных дорогах в других странах см.: *Schivelbusch W. Geschichte der Eisenbahnreise*. S. 76; *Beaumont M. Railway Mania*, P. 132ff.; *Carter I. Railways and Culture in Britain. The Epitome of Modernity*. Manchester, 2001. P. 202–239.
294. Систематический сборник узаконений и общих распоряжений. Т. 1: 1900. С. 690.
295. О мерах к обеспечению безопасности пассажиров и их имущества в поездах. Циркуляр управлений железных дорог (по экспл. отд.) № 56825, 11 декабря 1900 // Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени. Т. 3: С 1 июля 1899 г. по 31 декабря 1902 г. включительно. СПб., 1904. С. 870–871. См. об этом также: Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 9. С. 84; а также: Ревельские известия. 1901. 1 авг. № 172. С. 3. В *Костромских губернских ведомостях* (№ 56 от 25 июля 1901 г.) указывалось на полную бесполезность циркуляра от 11 декабря 1900 г. См.: Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. С. 422.
296. Новое время. 1900. 16 июня. № 8728; 1901. 4 июня. № 9068. С. 3; 8 июня. № 9072. С. 4; 19 июня. № 9083. С. 4; 31 июля. № 9125. С. 4; Новости. 1900. 25 июня. № 174; Петербургский листок. 1901. 31 мая. № 146. С. 2; Московские ведомости. 1901. 2 июля. № 179. С. 4; Ревельские известия. 1901. 1 авг. № 172. С. 3; Приднепровский край. 1901. 25 июня. № 1229. С. 3; Саратовский листок. 1901. 24 июня. № 134. С. 3; Витебские губернские ведомости. 1901. 29 июня. № 147. С. 4. См. в качестве дополнения: А.Ч. К вопросу о безопасности путешествий по железным дорогам // Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 33. С. 373–374; № 35. С. 421–425.
297. Петербургский листок. 1901. 31 мая. № 146. С. 2.
298. Новое время. 1901. 8 июня. № 9072. С. 4.
299. Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 33. С. 373.
300. Там же. С. 373–374.
301. *Глинка О.Ф.* К вопросу об охране безопасности пассажиров в поездах. Киев, 1900 (первая публикация: Инженер. 1900). Газета *Инженер* издавалась Киевским отделением Российского технического общества.
302. *Глинка О.Ф.* К вопросу об охране. С. 6.
303. Об этих дебатах см. раздел 4.2.1.
304. *Глинка О.Ф.* К вопросу об охране. С. 16. Идея учредить вооруженную жандармерию в поездах (поездные жандармы) очень вдохновила автора

- рецензии на сочинение Глинки, опубликованной в газете *Московские ведомости*. См.: *Московские ведомости*. 1901. 2 июля. № 179. С. 4.
305. Глинка О.Ф. К вопросу об охране. С. 10.
306. Железнодорожные разбои // *Московские ведомости*. 1901. 2 июля. № 179. С. 4. Подобные стратегии описываются в газете *Новое время* (1901. 4 июня. № 9068. С. 3). См. также: Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. № 33. С. 373.
307. См.: Железнодорожное дело. Т. 20. 1901. С. 424.
308. См. об этом раздел 4.2 настоящей книги.
309. Aronson M. Geographical and Socioeconomic Factors in the 1881 Anti-Jewish Pogroms in Russia // *The Russian Review*. Vol. 39. 1980. P. 18–31; *Idem*. Troubled Waters. The Origins of the 1881 Anti-Jewish Pogroms in Russia. Pittsburgh, 1990. P. 108–124; Pritsak O. Pogroms of 1881 // *Harvard Ukrainian Studies*. Vol. 11. 1987. P. 8–41; Klier J.D. What Exactly Was a Shtetl? // Estraiikh G., Krutikov M. (Ed.) *The Shtetl: Image and Reality*. Oxford, 2000. P. 23–35, здесь p. 31 f.
310. Klier J.D. What Exactly Was a Shtetl? P. 31. О способах самообороны евреев в городе Бердичеве см.: Dubnow S.M. *History of the Jews in Russia and Poland: From the Earliest Times until the Present Day*. Vol. 2: From the Death of Alexander I until the Death of Alexander III (1825–1894). Philadelphia, 1918. P. 256 f. Уже в начале XX в. писавший на идише Шолом Алейхем с черным юмором рассматривал роль железных дорог в распространении антиеврейских погромов в Российской империи. См. его рассказ *Быть бы свадьбе, да музыки не нашлось* из цикла *Железнодорожные рассказы*.
311. *Новое время*. 1901. 19 июня. № 9083. С. 4.
312. *Русское слово*. 1907. 15 июля; *Газета-копейка*. 1908. 8 авг.; 1 нояб.; *Русское слово*. 1910. 2 окт. За указание на эти источники я благодарю Александру Оберлэндер (*Alexandra Oberländer*).
313. См. об этом подробнее раздел 2.5.1.
314. Например: Веревкин В. О применении железных дорог к перевозке войск // *Русский инвалид*. 1847. 2 авг. № 171. С. 693–694. Подробно об этой теме см. в настоящей книге разделе 1.1 и 1.4.
315. См., например: Положение о перевозке башкирских 4-го и 3-го полков. См. об этом: Красковский Е.А., Уздин М.М. (Ред.) *История железнодорожного транспорта России*. Т. 1. С. 88–89.
316. См., например: Бутурлин С.П. О военном значении железных дорог; Квист А. Железные дороги в военном отношении; М.Х. О перевозке войск по железным дорогам // *Военный сборник*. Т. 15. 1872. № 4. С. 339–350; Wendrich A.A. von [фон Вендрих]. Эксплуатация железных дорог в военном отношении. СПб., 1886; Menning B.W. Bayonets. P. 116–120.
317. См., например: Анненков М.Н. Военная служба железных дорог.

318. О значении иностранных образцов при строительстве стратегических линий железных дорог и для использования железных дорог в России в военных целях см., например: *Martner C. Emploi des chemins de fer pendant la Guerre D'Orient*. P. 13; *Wendrich A.A. von [фон Вендрих]*. Обзор систем военно-железнодорожных организаций в Германии, Австро-Венгрии и Франции. СПб., 1887; *Он же*. Стратегическое и политическое значение железных дорог // *Железнодорожное дело*. Т. 18. 1899. № 40. С. 404; *Он же*. Милитаризация путей сообщения. СПб., 1901; *Ушаков К.* Подготовка военных сообщений. С. 15–16; *Kipp J.W. Strategic Railroads*. P. 92f.; а также раздел 1.4.
319. Об истории железнодорожных войск в Российской империи см.: *Ивков Д.П.* Исторический очерк формирования и дальнейшего развития железнодорожных войск // *Инженерный журнал*. 1912. С. 827–862; *Караев Г.Н.* Возникновение службы военных сообщений на железных дорогах России (1851–1878 гг.). М., 1949; *Красковский Е.А., Уздин М.М. (Ред.)* История железнодорожного транспорта России. Т. 1. С. 87–90. Джон Вествуд подтверждает, что царской армии принадлежит мировое первенство в деле организации железнодорожных войск: *Westwood J. Railways at War*. London, 1980. P. 108.
320. См. об этом подробнее здесь раздел 2.1.
321. О возросшем влиянии Военного министерства на политику строительства железных дорог в России см.: *Heywood A.* «The Most Catastrophic Question», а также разделы 1.4–1.7 настоящей книги.
322. См. об этом: *Martner C. Emploi des chemins de fer pendant la Guerre D'Orient*; *Ушаков К.* Подготовка. С. 18–19; *Westwood J. Railways at War*. P. 88 f.
323. *Ушаков К.* Подготовка. С. 18. Согласно С.Ю. Витте, во время войны служившему начальником движения Одесской железной дороги, железные дороги в России в это время «были в страшном беспорядке» (Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1, кн. 1. С. 99).
324. Число жертв железнодорожной катастрофы у Тилигуля разнится в источниках. Витте в своих воспоминаниях пишет о 100 погибших, в других источниках их число доходит до 140.
325. О крушении поезда у Тилигуля и его последствиях см.: Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. 1, кн. 1. С. 95–99; *Harcave S. Count Sergei Witte*. P. 17 f.; *Вульфов А.Б.* Повседневная жизнь. С. 149; *Propper S.M. von. Was nicht in die Zeitung kam*. S. 152. Важным импульсом к учреждению комиссии Баранова стало указание Александра II, сделанное им в апреле 1876 г. по поводу «критического состояния» российских железных дорог. Цит. по: *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт. С. 154. См. также: *Елютин О.Н.* «Золотой век» железнодорожного строительства в России. С. 51. О работе комиссии Баранова см.: *Соловьева А.М.* Железнодорожный транспорт. С. 153–163 и раздел 2.2 настоящей книги.

326. Patrikeeff F., Shukman H. Railways and the Russo-Japanese War (см. текст на обороте обложки книги).
327. Струк Н.К. Железные дороги восточной Сибири в русско-японскую войну 1904–1905 // Сибирский исторический сборник. 1973. Вып. 1. С. 21–41, здесь с. 26.
328. Schimmelpenninck van der Oye D. The Immediate Origins of the War // Steinberg J.W. et. al. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective. Leiden, 2005. P. 23–44 и раздел 1.7 настоящей книги. Соображения, представленные в следующем фрагменте, частично были опубликованы мной в другом месте: Schenk F.B. Kommunikation und Raum im Jahr 1905. S. 58–61.
329. Westwood J. Railways at War. P. 112. Автор даже приходит к следующему заключению: «Действительно, строительство Транссибирской железной дороги до Тихого океана можно рассматривать как фундаментальную причину военных действий».
330. Луиза Мак-Рейнольдс подчеркивает, что «российское самодержавие все же не только ждало этой войны, но и приветствовало ее», см.: McReynolds L. The News Under Russia's Old Regime. P. 185.
331. Westwood J. Railways at War. P. 113; Patrikeeff F., Shukman H. Railways and the Russo-Japanese War. P. 50–58.
332. См. отчеты того времени об этом сооружении: Нива. 1904. 13 мар. № 11. С. 218; 20 мар. № 12. С. 234–235; Иллюстрированная хроника войны Нового мира и Живописной России. 1904. № 5. С. 2; № 7. С. 2; Искры. Художественно-литературный и юмористический журнал с карикатурами. 1904. № 8. С. 62; К вопросу о пути и перевозке по льду Байкала // Железнодорожное дело. Т. 23. 1904. № 22–23. С. 239; Путь и перевозка по озеру Байкал. Извлечение из всеподданнейшего доклада Министра путей сообщения от 26 марта 1904 года // Там же. С. 249–251. См. также обзор прессы по этим темам: Там же. С. 252–254. Эдвин А. Пратт подчеркивает, что военная дорога, проложенная по льду, «занимает особое место в истории ведения войн» (Pratt E.A. The Rise of Rail-Power in War and Conquest, 1833–1914. London, 1915. P. 267).
333. Marks S.G. Road to Power. P. 203. См. также: Poulsen J., Kuranow W. Die Transsibirische Eisenbahn. S. 57; Струк Н.К. Железные дороги восточной Сибири. С. 26–27.
334. Гражданин. 1904. 28 марта. № 26, цит. по: Железнодорожное дело. Т. 23. 1904. № 22–23. С. 254.
335. Чернявский А.А. К вопросу об усилении мобилизационных средств железных дорог в военное время // Железнодорожное дело. Т. 24. 1905. № 6–7. С. 67–70.
336. Marks S.G. Road to Power. P. 176.

337. Ibid. P. 202; *Струк Н.К.* Железные дороги Восточной Сибири. С. 25; *Абло-ва Н.Е.* Россия и русские в Маньчжурии. С. 207; *Ушаков К.* Подготовка. С. 19. Для перевозки армейского корпуса на Азиатский театр военных действий требовалось около 90–92 поездов. См.: *Menning B.W.* Neither Mahan nor Moltke: Strategy in the Russo-Japanese War // *Steinberg J.W. et. al. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective.* Leiden, 2005. P. 128–156, здесь p. 145 f.
338. *Menning B.W.* Neither Mahan nor Moltke. P. 152.
339. А также 244 000 лошадей и 63 млн пудов (1,15 млрд тонн) военного имущества, см.: *Струк Н.К.* Железные дороги восточной Сибири. С. 31.
340. *Marks S.G.* Road to Power. С. 204; *Lamin V.A.* The «Moving Frontier». P. 116; *Струк Н.К.* Железные дороги восточной Сибири. С. 23; *Menning B.W.* Neither Mahan nor Moltke. P. 145–146.
341. *Baring M.* A Year in Russia. N.Y.; Westport, 1917 (репринт: 1981). P. 5.
342. Ibid. P. 2–3.
343. Ibid. P. 5.
344. Ibid. P. 6.
345. О погромах 1903–1906 гг. см.: *Lambroza Sh.* The Pogroms of 1903–1906 // *Klier J.D., Lambroza Sh. (Ed.) Pogroms. Anti-Jewish Violence in Modern Russian History.* Cambridge, 1992. P. 195–247, о погромах в контексте мобилизации Русско-японской войны см. особенно p. 214–219. См. также: *Löwe H.-D.* Der Russisch-Japanische Krieg und die russische Innenpolitik: Vom «kleinen erfolgreichen Krieg» in die erste Revolution von 1905 // *Sprotte M.H. et. al. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg 1904/05. Anbruch einer neuen Zeit?* Wiesbaden, 2007. S. 147–171, здесь S. 154 f.
346. См. подробно об этом раздел 4.3.
347. *Bushnell J.* The Specter of Mutinous Reserves. P. 336–340.
348. Ibid. P. 339.
349. СС МПС. Вып. 15. 1887. Таб. VI. Для 1875 г. статистический ежегодник показывает только сумму всех перевезенных солдат и заключенных (1,89 млн). Допуская, что в этот год было перевезено по железной дороге примерно такое же число заключенных, что и в 1879 г. (231 000 человек), можно предположить, что в 1875 г. в вагонах российских железных дорог совершили «путешествие» около 1,66 млн солдат.
350. СС МПС. Вып. 131. Ч. 2–3. 1915; Вып. 15. 1887; Вып. 89. 1907.
351. См.: Положение о перевозке войск от 16 декабря 1862 г., переизд.: Сборник министерских постановлений. Т. 1. 1874. С. 219–278; *Квист А.* Железные дороги в военном отношении. С. 46–53. Описания «вагонной жизни» (взгляд офицера) в теплушке можно найти: *Коппе А.Ф.* Письма с Дальнего Востока. С. 1832–1834; взгляд унтер-офицера и впоследствии депутата Думы: *Федоров Г.Ф.* Рассказ депутата Федорова. СПб., 1907. С. 4.

352. *Копте А.Ф.* Письма с Дальнего Востока. С. 1832.
353. В особенности убедительно описывает Лев Толстой проводы русских добровольцев, отправлявшихся на войну 1877–1878 гг. в Сербию, в последней части романа *Анна Каренина*.
354. См., например: Отправка войск на Дальний Восток // Русский листок. М., 1904. 2 февр. № 32. С. 3; 3 февр. № 33. С. 3; Новое время. СПб., 1904. 30 янв. № 10024. С. 4; 3 февр. № 10028. С. 3.
355. Русский листок. 1904. 3 февр. № 33.
356. О российских сообщениях в прессе о войне с Японией см.: *Grüner F.* Der Russisch-Japanische Krieg in der zeitgenössischen Presse Russlands // *Sprotte M.H. et al. (Hrsg.) Der Russisch-Japanische Krieg 1904/05. Anbruch einer neuen Zeit?* Wiesbaden, 2007. S. 173–201; *McReynolds L.* The News Under Russia's Old Regime. P. 185–197. О роли рисунков и фотографий в российской прессе см.: *Ibid.* P. 186 ff. Анализ репортажей о Русско-японской войне в иллюстрированных российских журналах еще ждет своего исследования.
357. Об отдельных поездках Николая II (и наследника Алексея Николаевича) в 1904 г. см. подробно: Отчет инспекции императорских поездов. Т. 11. 1904. С. 18–88.
358. См., например: *Нива*. 1904. 5 июня. № 23. С. 449; 23 окт. № 43. С. 844; 20 нояб. № 47. С. 933; *Искры*. Художественно-литературный и юмористический журнал с карикатурами. 1904. 8 авг. № 31. С. 242; 3 окт. № 39. С. 306. Репродукцию соответствующей фотографии (без указания даты и места снимка — Полтава?) см.: *Steinberg J.W., Wolff D. (Ed.) The Russo-Japanese War in Global Perspective. Vol. 1. Fig. 23.*
359. Другие иллюстрации из *Нивы*, относящиеся к тому же типу изображений, можно найти в выпусках за 1904 г.: 28 февр. № 9. С. 161; 27 мар. № 13. С. 252. Грюнер подчеркивает, что «нельзя с уверенностью говорить о военной эйфории среди [российского] населения, [тем не менее] война дала вначале повод к многочисленным выражениям сочувствия и солидарности в прессе». См.: *Grüner F.* Der Russisch-Japanische Krieg. S. 197. О сопротивлении, которое население западных провинций империи (особенно в Польше) оказывало мобилизации в 1904 г., см.: *Löwe H.-D.* Der Russisch-Japanische Krieg und die russische Innenpolitik. S. 154 f.
360. О Савицком см.: БСЭ. Т. 22. М., 1975. С. 483–484.
361. *М.Н.* На войну. Из записной книжки запасного солдата. М., 1906. С. 30–31. Подобные описания можно найти также: *Жучин И.И.* Из записной книжки вахмистра (Русско-японская война 1904–05). Орел, 1909. С. 1–2; *Сребрянский М.В.* Дневник из времен русско-японской войны. 2-е изд. М., 1912. С. 1–2. В светлых тонах рисует свой отъезд на фронт другой автор: *Федоров Г.Ф.* Рассказ депутата. С. 4.