
ЛИТЕРАТУРНАЯ ПУБЛИЦИСТИКА. КРАЕВЕДЕНИЕ

Геннадий Маркин
(г. Щекино)

**КРАПИВЕНСКАЯ УЕЗДНАЯ ПОЛИЦИЯ
ТУЛЬСКОЙ ГУБЕРНИИ**



Член Союза писателей России, лауреат литературной премии «Левша» имени Н. С. Лескова

Наиболее насыщенная и важная информация о повседневной жизни и деятельности наших прадедов сохранена в исторических документах, отражающих деятельность полиции дореволюционной России. Полиция дореволюционной России, как и полиция современная, своей профессиональной деятельностью затрагивала интересы граждан разных сословий, касалась жизнедеятельности различных организаций и учреждений. А начать рассказ о деятельности Крапивенской уездной полиции я бы хотел с одного интересного и значимого исторического документа — Указа Сената от 31 мая 1799 года «Об устройстве полиций в губернских городах». Указ обязывал «...открытию во всех губернских и уездных городах России военно-полицейских органов — ордонанс-гаузов, которые возглавляются полицмейстером, городничим или комендантом с имением военного суда и тюрьмы».

В Крапивенской уездной полиции служебная иерархия была следующей. Возглавлял полицию — уездный исправник. В 1910 году в данной должности состоял коллежский ассессор Николай Александрович Голунский. Его денежное содержание составляло — 175 рублей. Из них жалование — 75 рублей, столовые — 75 рублей, квартирные — 25 рублей. Вторая по значимости должность называлась — помощник исправника. Ее замещал — надворный советник Александр Яковлевич Виноградов. Его денежное содержание составляло — 120 рублей 83 копейки. Из них жалование — 50 рублей, столовые — 50 рублей, квартирные — 20 рублей 83 копейки. Должность — исполняющий делами секретаря. Ее замещал — коллежский служитель Андрей Александрович Бочаров. Его денежное содержание состояло из жалования и составляло — 50 рублей 52 копейки. Столоначальники — канцелярские служители Михаил Федорович Наумов и Иван Сергеевич Украинцев с жалованиями в 30 рублей 77 копеек. Регистратор — коллежский регистратор Валериан Павлович Яновский с жалованием в 22 рубля 57 копеек. Полицейский надзиратель — коллежский регистратор Сергей Иванович Георгиевский с жалованием в 53 рубля 32 копейки.

Пристав первого стана — коллежский ассессор Григорий Иванович Дьяконов и пристав второго стана — не имеющий чина Кирилл Ильич Корякин. Их денежное довольствие составляло — 111 рублей 62 копейки, а также имелись денежные выплаты за наем рассыльного — 16 рублей 66 копеек и за наем арестантского помещения — 6 рублей.



В служебно-оперативном подчинении полиции Крапивенский уезд делился на два стана.

Становая квартира первого стана находилась в селе Сергиевском (ныне город Плавск). Длина стана — 60 верст, ширина — 40 верст. От становой квартиры самое отдаленное селение в сорока верстах. Через территорию 1-го стана проходила железная дорога длиной в 34 версты и почтовая дорога длиной в 76 верст. Канцелярии помощника акцизного надзирателя, канцелярии мировых судей, судебного следователя и призывных пунктов в первом стане не имелось. На территории первого стана находились 13 волостей. В должности станового пристава 1-го стана в 1880 году состоял коллежский секретарь Михаил Ефимович Спасский, 35-и лет, воспитывался в Тульской Духовной семинарии, где окончил полный курс наук. Из сословия духовного, из гражданских чиновников. На службе — 11 лет, в полиции — 5 лет. В его подчинении находились семь полицейских урядников, среди которых выходцы из различных гражданских сословий — от коллежских регистраторов до крестьян. Один из урядников — девятнадцатилетний Михаил Прокопьевич Соколов, сын дьякона, выпускник Тульского Духовного училища. За упущения в службе имел два выговора.

Становая квартира второго стана находилась в селе Хмелевцы Костомаровской волости. Длина второго стана — 45 верст, ширина — 35 верст. Самое отдаленное село от становой квартиры в двадцати пяти верстах. Через территорию 2-го стана проходила железная дорога длиной в 20 верст и почтовая дорога длиной в 33 версты. Канцелярия мировых судей второго участка располагалась в селе Горячкино Костомаровской волости, третьего участка в селе Тросна Ясенковской волости. Кан-

целярия судебного следователя находилась в сельце Колпна (ныне улица Советская города Шекино), канцелярия акцизного надзирателя отсутствовала. На территории 2-го стана находились 9 волостей. В должности пристава 2-го стана в том же 1880 году состоял коллежский асессор Виктор Руфович Чевский, 40-ка лет, окончил Вологодское уездное училище. Из обер-офицерских детей. Срок службы — 24 года, в полиции — 14 лет. В его подчинении находились четыре полицейских урядника, из них двадцатипятилетний Михаил Иванович Зубарев не имел никакого образования, что, однако, не мешало ему ранее служить бригадным писарем.

Так же на службе в Крапивенской уездной полиции состояли городовые с окладом денежного содержания 8 рублей 95 копеек, а старший городской Никита Крылов получал жалование в сумме 11 рублей 45 копеек. Городовой Василий Баринев нес службу по охране заводу управления «Товарищество Гилль» и его денежное содержание составляло — 20 рублей. По всей видимости, доплата городовому Бариневу производилась за счет товарищества. В настоящее время в здании бывшего заводу управления находится Щекинская вечерняя школа.

Полицейская стража Крапивенской полицейской команды состояла из 14-ти человек и занималась охраной города Крапивны от пожаров и охраной крапивенской уездной тюрьмы. Жалование стражников составляло 25 рублей. Командовал стражниками старший стражник Василий Иванович Сомов, и его денежное содержание составляло 30 рублей.

Я специально коснулся сумм денежных довольствий полицейских, чтобы определить их жизненный уровень. В книге на закупку справочных цен существовавших в городе Крапивне на 1870 год говорится о том, что один килограмм муки пшеничной стоил 1 рубль 80 копеек, килограмм крупы гречневой стоил 8 рублей 50 копеек, хлеб ржаной — 2-е копейки, хлеб пшеничный — 4-е копейки. Один килограмм говядины стоил 3 рубля 60 копеек, а килограмм баранины 2 рубля 80 копеек. Соль — 1 рубль, картофель — 1 рубль 60 копеек. Сало свиное — 15 копеек, одно ведро хлебного вина стоило 3 рубля 80 копеек, мыло и сальные свечи по 12 копеек, а стоимость одного ведра квашеной капусты составляла 25 копеек. Кубический метр дубовых дров стоил 10 рублей, березовых 12 рублей.

Одновременно Крапивенским полицейским городовым, урядникам и стражникам выплачивалось суточное довольствие и денежное поощрение в случаях дополнительного привлечения их к охране порядка, или при отличии во время несения службы. Так, например, уряднику Должанской волости Баздыреву выделялось 15 рублей за толковые действия при задержании агитатора в Крапивенском уезде близ имения землевладельца Глебова. Приказом № 10 от 9 сентября 1913 года Крапивенский уездный исправник Николай Голунский объявил благодарность чинам полиции, принимавшим участие в поддержании порядка при проходе войск на маневрах. В особенности им была выражена благодарность приставу 1-го стана Дьяконову и старшему уряднику Стахонову, которым пришлось потрудиться по размещению войск в селе Сергиевском, где проходили маневры, вследствие неожиданного изменения места маневров, вместо села Горбачево.

Было ли проведение маневров в сентябре 1913 года плановым или маневры проводились в связи с предстоящей военной угрозой со стороны Германии, теперь однозначно ответить сложно. Однако, как мне видится, Император Николай 2-ой и его правительство все же располагали какими-то сведениями о предстоящей войне, и военные маневры были проведены своевременно. Спустя год Россию закружат вихри первой мировой войны, и она станет на порог революции и братоубийственной гражданской войны.

В Государственном архиве Тульской области имеется требовательная ведомость

на выдачу денег урядникам и стражникам Крапивенского уезда в суточное довольствие находившимся в марте 1916 года на охране пути следования поездов особой важности. К ассигновке от 2 октября 1916 года за № 2848. О каких поездах особой важности шла речь, мы можем только догадываться. Зимой 1915 года Россия сумела оправиться от тяжелых поражений на фронтах первой мировой войны и весной 1916 года союзники по антигерманскому блоку договорились об общем наступлении. Его должна была начать русская армия, а развить союзники. По предварительному плану основной удар предстояло нанести армии Юго-Западного фронта, которым командовал Брусилов. По всей видимости, по территории Крапивенского уезда следовали эшелоны с воинскими грузами.

Хотелось бы рассказать еще об одном поезде, шедшем по территории Крапивенского уезда. И пусть он не относился к категории поездов особой важности, но к деятельности Крапивенской полиции он имел самое непосредственное отношение.

Тулский губернатор в письме от 21 ноября 1913 года за № 24849 в Крапивенскую уездную полицию сообщал следующее: «Господин министр внутренних дел, гофмейстер Двора Его Императорского Величества, действительный статский советник Маклаков, возвращаясь из Ливадии в Санкт-Петербург 6 ноября 1913 года оставался на станции Лазарево Московско-Курской железной дороги. Он имел пребывание в течение нескольких часов в пределах Крапивенского уезда, выезжая в село Карамышево. По возвращении своем в Санкт-Петербург господин министр письмом от 16 сего ноября поручил мне передать чинам полиции искреннюю благодарность за тот образцовый порядок, который Его Высокопревосходительство наблюдало во время своего пребывания в Тульской губернии. Так как гофмейстер Маклаков был лишь в пределах Крапивенского уезда, то о таковой выраженной господином министром благодарности я счастлив объявить».

Однако не все было образцово и безукоризненно в деятельности Крапивенской уездной полиции. Были и огрехи. Об этом свидетельствуют три приказа Крапивенского уездного исправника Голунского.

Приказ № 8 от 28 августа 1913 года гласит: «Старшего конного полицейского стражника Крапивенского уезда Григория Аверьянова находившегося на службе в селе Костомарове, за самовольную отлучку из участка на ярмарку в село Карамышево, нетрезвое поведение, каковым поведением он нарушил общественную тишину и вызвал беспорядок, увольняя от настоящей должности. Приставу второго стана распорядиться отобранием от Аверьянова казенного вооружения и об исполнении донести».

В приказе № 9 от 29 августа того же года Голунский напоминает: «Мною неоднократно напоминалось становым приставам и полицейскому надзирателю не задерживать произведенных дознаний препровождением по принадлежности. Между тем в последнее время мною замечено, что чины полиции крайне замедляют производство дознаний о преступлениях и несвоевременно направляют их по подсудности. Вновь подтверждаю чинам полиции в точности руководствоваться 250-ой статьей Устава Уголовного судопроизводства и 50-ой статьей Инструкции чинам полиции по обнаружению и исследованию преступлений».

И приказ № 71 от 23 декабря 1913 года свидетельствует: «Уряднику Пирогово-Зыковской волости Спасскому поручено было приставом 1-го стана о личном задержании и представлении приставу для отправления в арестный дом крестьянки деревни Ново-Никольское Феклы Федосеевой впредь до вступления в законную силу приговора о ней Земского начальника третьего участка Крапивенского уезда, которым она приговорена к тюремному заключению. Урядник Спасский поручение пристава в точности не выполнил, а по арестовании Федосеевой доставлять пакет с ее личностью к приставу он передал местному крестьянину деревни Ново-Николь-

ское Алексею Федулову, который в свою очередь передал пакет другому крестьянину Ефиму Калинин, а сим последним пакет был утерян, а сама Федосеева же была доставлена приставу. Признавая деяния урядника Спасского неправильными, объявляю ему выговор».

Профессионализм и дисциплина одних, неспособность и разгильдяйство других. Все это имело место в деятельности Крапивенской уездной полиции и все это называется одним словом — жизнь.

А жизнь в Крапивенском уезде не стояла на месте. Она кипела и своим непрерывным процессом нередко побуждала к действию и Крапивенскую уездную полицию. Как свидетельствуют записи в книге полицейского надзирателя Крапивенской уездной полиции, 6 января 1865 года к дому дьякона Козьмо-Демьянской церкви Ивана Петровича Успенского был подкинут младенец. 9 января в Козьмо-Демьянскую церковь был направлен рядовой Абрамов для ознакомления метрической книги о рождении и погребении подкинутого младенца. В тот же день из Одоева поступило отношение следственного пристава о нахождении в Одоеве украденной у жителя Крапивны господина Сопова лошади — кобылы бурого цвета с обручем. 13 января в полицейское управление поступило прошение мещанина Ивана Байкова об оскорблении его рядовым Абрамовым. 15 января согласно Указа Тульской Казенной палаты за № 24087 был оштрафован на 10 рублей купеческий сын Алексей Григорьевич Юдин за раскурку табака. По всей видимости, в 1865 году, как и в настоящее время, курение в общественных местах достигло небывалого уровня, и власти издали Указ, который запрещал курение на городских улицах. 16 февраля полицейским квартальным надзирателем Родионом Зиновьевым был составлен акт о взятой 11 февраля негодной рыбы у торговавшего купца Андрея Панова. 17 февраля с возвращением Указа Тульской уголовной палаты от 3 февраля в Крапивну была доставлена девица Марфа Борисова по делу о покушении ею на отравление унтер-офицера Новикова. А месяцем раньше в Крапивенскую уездную тюрьму за нарушение порядка во время судебного разбирательства был водворен на одни сутки Федор Алексеевич Головин, возраст которого составлял 98 лет. По-видимому, у Федора Алексеевича было отменное здоровье, раз у него в таком возрасте еще оставались силы для бузотерства. 15 июля 1865 года в Крапивенское уездное полицейское управление, поступило прошение с подпискою Крапивенского мещанина Алексея Михайловича Кудринского о взыскании денег 1 рубль 20 копеек с 23 подвижного парка парковой артиллерийской бригады за неудовлетворенный фейерверк Даниилом Ценуйко.

С Крапивенским мещанином Алексеем Кудринским связана еще одна криминальная история. 28 сентября того же 1865 года в адрес Крапивенского уездного исправника поступило сообщение об обиде и душении Крапивенского мещанина Григория Алексеевича Белобородова в его доме в Крапивне неизвестным человеком. К дознанию был привлечен судебный следователь Крапивенского уезда, которому были переданы вещественные доказательства — склянка с окислостью, веревка и поддевка. Эта детективная история нашла свое продолжение в хранившейся в архиве Тульской области «Книге для записей, арестованных и подсудимых в Крапивенском тюремном замке». В данной книге указано о том, что 30 сентября в камеру № 28 был водворен Крапивенский мещанин Алексей Михайлович Кудринский за намерение лишить жизни мещанина Белобородова.

Крапивенским полицейским хватило всего-навсего два дня, чтобы раскрыть это опасное преступление. К слову в той же в «Книге для записей арестованных» указано о том, что Кудринский Крапивенским судом был приговорен к ссылке на принудительные работы. Согласно все той же книги, в камере № 22 Крапивенской тюрьмы содержались осужденный Тульской уголовной палатой к 14-и годам каторжных ра-

бот крестьянин села Красное Крапивенского уезда за убийство старосты данного села и подследственные крестьяне села Лукино Варфоломей Савельев, Лавр Мартынов и Григорий Моштаков за нанесение увечья крестьянке Киселевой, умершей спустя сутки. 18 октября в Крапивенскую тюрьму был водворен некий гражданин. Сведения о нем в книге арестованных были записаны следующие: Иван, без отчества и фамилии. Сословие — не помнящий родства. Арестован за бесписьменность (за проживание без регистрации — Авт). Иван, не помнящий родства, передан начальнику Крапивенской писаной команды. По всей видимости, обидная поговорка: «Иваны, не помнящие родства» — о людях, не уважающих свое прошлое, взяла свое начало именно там — в Российских полицейских участках.

При освобождении из тюрем арестантов в дореволюционной России существовала практика выдачи им казенного обмундирования во временное пользование. В ГАТО хранится протокол, датированный 14 мартом 1913 года, который рассказывает об одном таком случае, цитирую: «Я, Ясенковский Волостной старшина Крапивенского уезда Рязанцев, по предписанию господина пристава 2-ого стана Крапивенского уезда от 11 марта 1913 года за № 905 требовал с присланного из Крапивенского тюремного замка вверенной мне волости сельца Ясной Поляны Алексея Финогеновича Родионова казенные лапти. На что он объяснил, что своей обуви, которой мог бы заменить казенные лапти, не имеет. По собранным сведениям оказалось, что Родионов никаких средств к жизни не имеет. Что построек также никаких не имеет. Определенного местожительства не имеет, так как, шатаясь без занятости, ночует в ночлежных домах, не имеет ни дома, ни квартиры. Поэтому означенные лапти отобрать не представляется возможным, почему постановил: казенные лапти оставить у Алексея Финогеновича Родионова. Настоящий протокол представить по принадлежности. При вышеуказанной присутствовали крестьяне сельца Ясная Поляна Василий и Евфросиния Дудины. Подпись: волостной старшина Родионов».

В том же 1913 году в Тульской губернии участились случаи ограбления церквей. 10 октября за № 11712 Тульский губернатор изложил следующее: «В последнее время в Тульской губернии наблюдаются учащенные случаи церковных краж. По сходной в их совершении обстановке можно заключить, что в данном случае действует одна организованная шайка. Последнее обстоятельство заставляет принять особо тщательные меры к охране церквей». 23 октября Крапивенский уездный исправник Голунский издал приказ, который гласил: «В виду наступления темных продолжительных осенних ночей и в целях ограждения церквей уезда от ограбления преступным элементом, предписываю чинам полиции усилить наблюдение за правильным отбыванием караульной службы при церквях сторожами, для чего вменяю урядникам в непременную обязанность каждую ночь проверять бдительность окарауливания церквей. Если сторожа будут замечены в неисправном отбывании караула, составлять о сем протоколы».

И еще о двух приказах Крапивенского уездного исправника Голунского. Приказ № 15 от 23 сентября 1913 года гласил, цитирую: «При разъездах по уезду мною замечено, что в последнее время дороги в уезде пришли в неисправное состояние и проезд по ним в некоторых местах представляется не весьма безопасным, особенно в темные осенние ночи. Вновь предписываю чинам полиции и волостным старшинам теперь же приступить к исправлению всех вообще, как больших, так и проселочных грунтовых дорог, причем предупреждаю, что если где-либо мною будет замечена неисправная дорога, то виновный в сем урядник будет подвергнут мною административному взысканию, а о должностных лицах волостного правления будет сообщено подлежащему Земскому начальнику».

Приказ № 37 от 30 октября 1913 года гласил, цитирую: «Ввиду приближения зимы и в предупреждение несчастных случаев замерзания в пути, предписываю теперь же озаботиться постановкою по всем проезжим зимним дорогам, как по большим, так и по проселочным предохранительных вех, указывающих дорогу на расстоянии 10 сажень одна от другой. С одной стороны целесообразно было бы, чтобы вехи были поставлены из лозиновой ветви, длиною в пять аршин следует вкопать в землю на глубину одного аршина и сверх земли вскопать на один аршин, так как окучивание больше будет служить указателем дороги, нежели сами вехи».

С того времени прошло сто лет, а с дорогами в России, к сожалению, мало что изменилось. Наверное, нам всем сегодня не хватает таких руководителей, каким был Крапивенский уездный исправник Николай Александрович Голунский, но это уже совершенно другая история.



Николай Макаров
(г. Тула)



ОНИ УЧИЛИСЬ В ТУЛЬСКОМ СУВОРОВСКОМ

Семидесятилетию Тульского суворовского военного училища

Тульское суворовское военное училище создано в 1944 году (Постановление Государственного Комитета Обороны СССР от 4 июля 1944 года № 6002).

В сентябре 1960 года училище — расформировано.

За 16 лет училище осуществило 12 выпусков, подготовило 900 выпускников. Среди них — 16 генералов, 132 полковника, около 150 успешно защитили докторские и кандидатские диссертации, некоторые стали профессорами, заслуженными деятелями науки и культуры, военными инженерами; среди них — академик АН СССР А. Г. Витушкин, заместитель министра электронной промышленности СССР Герой Социалистического Труда Э. Е. Иванов.

В феврале этого года вышла в свет моя книга «Суворовцы Тулы», в которой рассказывается о выпускниках Суворовских училищ Советской Державы, в том числе — и о выпускниках Тульского суворовского военного училища. Об одном из его выпускников мы рассказываем ниже.

В ЖИЗНИ ЕСТЬ МЕСТО ЧУДУ

*Бимбирев Лев Евгеньевич,
родился 19.12.1931
в Туле;
Тульское СВУ.*

Пообщавшись с Львом Бимбиревым всего каких-то тридцать минут, я пребывал в глубочайшем сожалении, что не был знаком с ним раньше. Всего каких-то тридцать минут оказалось достаточно, чтобы я проникся его искрометным юмором, его эрудицией, а больше всего — потрясающей мудростью его рассказов-притч из своей жизни.

«...Буквально, на днях, придя в Центральный парк играть в большой теннис, увидел, что на площадке идет баталия в мини-футбол. Расстраиваться из-за таких пустяков — не в моем характере, благо рядом стояли столы для настольного тенниса. Натянул сетку над одним столом и подошел к двум девчужкам, сидящим на ближайшей скамейке. Естественно, приветствовал их по всем правилам этикета, представился, предложил составить мне компанию. В ответ гробовое молчание, без следов заинтересованности на их прекрасных личиках. Обращаюсь теперь то к од-

ной, то к другой. Опять гробовое молчание и недоуменные взгляды: типа, ты, что, старый, совсем сбрендил? Тут и матч футбольный закончился. Судья объявляет, что победила такая-то команда такого-то интерната для глухонемых. Меня как током ударило: девушки, наверное, тоже из этого интерната.

Вновь подойдя к неразговорчивым девушкам, мимикой и жестами все-таки «разговорил» их, познакомился и сыграл по очереди с ними, вдруг ставшими такими мне близкими, по сету в настольный теннис.

Видел бы кто их радостные, сияющие после игры лица, слышал бы кто их смех — чудо, настоящее чудо произошло с ними. Со мной — тоже, наверное.

Никогда не упускаю случая делать людям, пусть и маленькие, но чудеса...».

Не чудо ли произошло с самим десятилетним Левкой в сорок первом?

Начало войны его с бабушкой застало в Севастополе в гостях у дяди-летчика морской авиации. С последней оказией дядя успел втиснуть своих родственников во вторую кабину По-2, летящего с секретными документами в Москву. Как летели, где делали промежуточные посадки, Бимбиреков не помнит. Помнит только, что посадку производили на какой-то водоем — самолет-то был морского базирования — в Москве. Летчик высадил их из кабины с напутственными словами: «До Тулы добирайтесь самостоятельно».

«...Прибыли в Тулу, но и немец «не дремал». Пришлось в срочном порядке на полторке с мамой и бабушкой эвакуироваться в Кострому. Ехали долго с многочисленными остановками. На одной остановке в какой-то глухой деревушке в ярославских лесах наша колонна беженцев встретилась с огромными стадами коров, овец и свиней. Эти стада пастухи гнали из Белоруссии, чтобы не достались оккупантам.

Да, это — хорошо, что не достались оккупантам, но и оставшихся наших советских людей оставили без провианта. Как они жили, вернее, выживали? Об этом-то вот и не пишут нигде.

Отвлекся.

Так эти пастухи всю дорогу обжирались мясом, а других продуктов у них и не было. Не было ни ниток, ни игловок, ни спичек, ни табака-махорки. И они наловчились обменивать молочных поросят, грубо говоря, на все что можно. Как в таких не то что в нечеловеческих условиях, но, пожалуй, даже в скотских условиях умудрялись приносить приплод свиньи, до сих пор не пойму. Нам по этому бартеру досталось три молочных поросенка. Ни до, ни после я такого мяса не ел.

Это я к чему? К тому, что наш человек нигде ни при каких условиях не пропадет. В общем, где русскому хорошо... и далее по тексту...».

Немного задумавшись, Лев Евгеньевич продолжал.

«...Кстати, о свиньях.

Подхожу как-то в парке к корту, возле которого стоят трое мужчин. Останавливаюсь рядом и присоединяюсь к их разговору — а поговорить, пообщаться с людьми — меня медом не корми. Предлагаю сыграть в теннис хотя бы сет. Один нехотя, с какой-то ленью, с неприкрытой неприязнью и снобизмом, прущих из всего его существа, соглашается. С показушным — не показным — мастерским превосходством отбивает мои мячи, и наше пребывание на корте заканчивается банальной разминкой.

Говорю ему:

— Молодой человек, а вы знаете, что свинья мало чем отличается от человека?

Я не вас имею в виду.

Он вроде как обиделся, но не ушел, а продолжал слушать, что ему поведает этот назойливый старик.

Хотя, какой я еще старик?

Опять отвлекся.

— Как вы знаете,— продолжаю образовывать этого, так сказать, «хозяина жизни»,— у человека одна голова, и у свиньи — одна, человек ходит по земле и свинья — тоже... Уйма, одним словом, сходств между человеком и свиньей. Но у свиньи имеется завитушка хвоста, а у человека этого нет. И если отбросить все сходства, то останется в остатке человеческий интеллект против крючочка пороссячьего хвостика.

Вначале мой визави хотел жутко обидеться, но когда до него дошел весь смысл сказанного, он рассмеялся, крепко пожал мне руку.

— Благодарю, дед!..».

В сорок четвертом ученик пятого класса Лев Бимбиреков поступает в Тульское Суворовское военное училище — первый набор и первый выпуск. И ровно через год, 24 июня 1945 года, участвует в коробке суворовцев в знаменитом Параде Победителей на Красной площади в Москве. С его слов, из участников того Парада, в Туле он остался в единственном числе.

«...Спрашивают всех и вся.

Спортсменов. Что вы чувствовали, когда стояли на верхней ступеньке пьедестала?

Рабочих. Что вы ощущали, побив Стахановский рекорд?

Меня. Какие самые-самые впечатления от Парада сорок пятого? В лучшем случае зададут — имеются еще у нас эрудиты — видел ли я живого Сталина?

...За две недели до Парада нас, суворовцев, привезли в Москву. Тренироваться на бетонке аэродрома в Быково и на набережной Москвы-реки у парка Горького. Жили в палатках по пять-шесть человек. Подъем не как во всей Красной Армии, а на полчаса позже — в шесть тридцать.

До сих пор помню это неопишуемое, до сих пор ни с чем не сравнимое ощущение какого-то неземного, сказочного счастья.

Отбрасывается в сторону дверной полог, и в палатке за секунду до сигнала горна появляется Ангел и опять же ангельским голосом — нет, не произносит — поет:

— Ребятаки, вставайте!

Перед дюжиной вмиг открывшихся суворовских глаз предстает красавица в белом переднике с подносом в руках, на котором стоят шесть чашечек с горячим какао — аромат! — и шесть разрезанных булочек с большим куском сливочного масла между ломтиками этой неповторимого вкуса булочки.

Вот, оно — счастье-то...».

Денег суворовцам не выдавали, но кормили по послевоенным временам довольно-таки сытно и вкусно. Седьмого ноября — новый Парад. Первого мая следующего года — очередной Парад на Красной площади. На этот раз тульских суворовцев поселили в освободившемся крыле военного госпиталя для летчиков. За оградой территории госпиталя — кладбище подбитых наших и немецких самолетов.

«...Дырку в заборе обнаружили на следующий день. И пошли незапланированные и запрещенные экскурсии на это кладбище. Чего там только мы не находили. В том числе — и запалы от ручных гранат, которые по инструкции хранились отдельно от самих гранат и которые просто по забывчивости оставляли в кабине самолетов.

Вначале просто выдергивали чеку, бросали запальную трубку и ждали взрыва. Затем стали взрыватели помещать в различные емкости, затем...

Затем, на третий день мой товарищ Толян Витушкин — о нем потом подробно расскажу — просит меня поддержать взрыватель в руке, а сам он найденной увеличительной сфокусирует солнечный луч на капсуле взрывателя. Эксперимент, понимаешь, такой. Держу взрыватель минуту, вторая пошла, Витушкин никак не добьется нужной фокусировки. Добился, наконец — облако закрыло солнце.

В это время откуда-то с верхнего (?) этажа раздается команда громоподобным голосом, неземным каким-то: «Бимбиреков, ко мне!».

Поднимаю голову — никого. Облако начало сползать с солнца. Витушкин вновь начинает фокусировать на запале солнечный луч. Вновь нетерпеливый командный голос: «Бимбиреков, ко мне!».

Опять поднимаю голову — никого. Но не ждать же третьего оклика, не ждать третьей команды. Мы — кто? Суворовцы или еще гражданские пацаны — команды привыкли за год выполнять быстро, беспрекословно. Отдаю запал Витушкину. Поворачиваюсь от него, в готовности рвануть на командирский, такой неприятный — у кого он может только быть? — голос, делаю три шага и... И взрыв за спиной.

Взорвался в левой руке Витушкина запал от сфокусированного солнечного луча — эксперимент удался. Удался?

Витушкин — без пальцев на левой руке, поражены глаза с полной потерей зрения и... Единственный суворовец за всю историю училищ, который слепым окончил это заведение. К тому же — с золотой медалью и стал всего-то на всего в 1968 году лауреатом Государственной премии, в 1991 году академиком Академии наук СССР, математиком с мировым именем...

Отвлекся опять.

Пока раненому оказывали первую помощь, пока отнесли его в другое, функционирующее по своему прямому назначению, крыло госпиталя, пока я поднялся на последний этаж, обладатель того голоса бесследно исчез. А может его, таинственно-го обладателя, того громоподобного голоса и не было. В физическом понимании этого феномена?

Мистика? Чудо?..».

Много чего рассказал мне Лев Евгеньевич: остальное — до следующего раза. Как у Владимира Владимировича:

*«...На «ты»
мы с ним, совсем освоюсь.
И скоро,
дружбы не тая,
бью по плечу его я...».*

Краткая биографическая справка.

- 1944—1949 годы — учеба в Тульском Суворовском военном училище;*
- 24 июня 1946 года — участие в Параде Победы на Красной площади в Москве;*
- 1949—1951 годы — учеба в Московском военном училище имени Верховного Совета РСФСР;*
- в 1951—1955 годах — служба в Белорусском военном округе;*
- в 1956—1959 годах — служба в Сибирском военном округе;*
- в 1960—1969 годах — служба в Туркестанском военном округе;*
- в 1969—1978 годах — служба в Московском военном округе (военком Зареченского райвоенкомата, Донского городского военкомата);*
- в 1978 году уволен из рядов Советской Армии в звании подполковника;*
- награжден 19-ю медалями, в том числе медалью «За службу Родине в детстве» и Кадетским Крестом 2-й степени.*



Елена Серегина
(г. Тула)

**ИСТОКИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
МОСКВА-ТУЛА В ИСТОРИЧЕСКИХ
СВЕДЕНИЯХ 1864 ГОДА**



Краевед, публицист. Печаталась в литературном альманахе «На крыльях Пегаса». Член литературного объединения «Пегас» при тульском региональном отделении Союза писателей России.

Материалы предоставлены отделом дореволюционных фондов ГАУ ТО «Государственный архив» г. Тулы.



Тула, ныне Московский вокзал. Построен в 1867 году (фото 1912 года)

Города Тульской губернии возникли как оборонительные центры в период формирования Московского государства, что наложило отпечаток на их географическое местоположение. С расширением государства и отходом границы на юг, старым городам периодически приходилось держать экзамен на «профпригодность»: начали изменяться функции городов, формировалась их новая экономическая направленность.

По мнению ряда ученых, города Европейской России до реформ 1860-х гг. полторы сотни лет пребывали в застое; даже после их массивного декретирования, насаждения при Екатерине II, медленный прирост населения проигрывал сельскому. И та скромная доля горожан, что была достигнута к концу XIX в. (около 13 %), оказалась не более чем повторным выходом на рубежи, впервые достигнутые в начале XVIII в.

XIX в. истории городов и их селений ознаменовал смену главных факторов реального градообразования. Ими стали индустрия и железнодорожный транспорт, преобразовавшие градообразующую базу старых городов и создавшую зародыши многочисленных будущих. С этого времени рост и размеры городов стали определять, прежде всего, темпы и масштабы развития промышленности. Разная степень ее проникновения в ведущие губернские и областные — центры России явно разделила их на две группы: вставшие на путь промышленного развития и «беспромышленные».

Наиболее ярко демонстрирует торгово-промышленный тип развития губернский центр — Тула, в которой было сосредоточено 1/3 всех металлообрабатывающих промышленных заведений.

По данным 1867 г. «особенно замечательные» фабрики по своему устройству и обширности производства действовали в Туле: самоварные господ Баташовых и Ионовой, купцов Ламова, Сомовой, Балашовых, Уварова, Лялина и Маликова, слесарные — Баташовых, купцов Уварова, Лялина и Теплова, щетинных — почетных граждан Сушкина и Мескатинова, а также заводы — колокольный почетного гражданина Черникова, кожевенные — купцов Васильковых, Киселевой, сахарный — прусско-подданного Веренкина, механический — Вибера.

* * *

В 1861 году в нашей стране отменили крепостное право. От этого исторического факта, как выразился наш земляк — классик мировой литературы, граф Лев Николаевич Толстой, «все перевернулось». Дальнейшее экономическое развитие России напрямую стало зависеть от ускоренного строительства железных дорог по всей стране.

Полнейшее смятение среди помещиков Тульской губернии вызвал слух о проведении железной дороги от Москвы в Крым через Калугу на Орел, минуя Тулу. Ее строительство нанесло бы тяжелый удар по хозяйству губернии. Купцов можно понять: что бы перевезти 20000 пудов груза (320 тонн), нужно было 1000 телег, 2000 лошадей и 500 извозчиков! А по железной дороге тот же груз можно перевезти всего в 30 вагонах при наличии 10 рабочих. Река слабо помогала, она все больше мелела.

30 августа 1863 года Главноуправляющим путями сообщения и публичными зданиями был назначен Павел Петрович Мельников, давний сторонник единой сети российских железных дорог. Еще в 1835 году Павел Петрович Мельников, более 50 лет жизни посвятивший становлению и развитию железнодорожного транспорта России, опубликовал свой теоретический труд «О железных дорогах» — своеобразную железнодорожную энциклопедию, раскрывающую экономическую целесообразность и техническую возможность строительства железных дорог в России.

Тульские помещики, фабриканты, купцы изложили веские доводы о прокладывании Южной магистрали через Тулу и 22 февраля 1864 года отправили в Москву просительное письмо Павлу Петровичу Мельникову. Точнее, «Обращение Тульского губернского дворянского депутатского собрания на Высочайшее имя «Об устройстве железной дороги через Тульскую губернию». (Фонд №39 опись 1 дело № 351 на 39 листах):

Ваше Высокопревосходительство
Павел Петрович

Тяжкое, чтобы не сказать бедственное положение земледельческой промышленности в нашей Тульской Губернии вынуждают нас обращаться к Вам со следующей покорнейшей просьбой. Вашему высокопревосходительству известно, что земледелие составляет главный источник доходов и, следовательно, жизни народонаселения нашего края. Меру же и значение выгод приносимых каждого промышленностью

устанавливают и определяют главнейшие условия спроса и затем легкости сбыта требуемых произведений. До сих пор большая часть спросов на хлеб как в нашу, так и в орловскую и другие соседние губернии поступало из Москвы.

Доставка хлеба производилась нами санным путем; этот первобытный способ сообщения, хотя сравнительно лучше колесного, но все же представляет громадные неудобства, которые за общей известностью их мы считаем излишним перечислять. Между тем в нашем крае по недостатку в нем водных систем санный путь остается единственным возможным для большинства хозяйственных обозов и транспортов, на которых мы доставляем земледельческие произведения наши в Москву.

Так как прежде подвозка хлебов в эту столицу из Восточных губерний производилась такими же способами, как и из нашей, то цены, устанавливавшиеся этой равномерной конкуренцией, были для нас небезвыгодны.

В настоящее же время положение дел изменилось. Железная дорога, построенная в Нижнем Новгороде, удешевила в такой мере доставки хлебов из Восточных губерний, что соперничать с ними для нашей и соседних с нею губерний стало делом решительно невозможным.

Лишение возможности сбыта наших произведений при значительном возвышении затрат на хозяйство имений стесняет наше положение все более и более.

Местная торговля наша наводнена хлебом, между тем он едва ли совсем не доходит до цен окупающих труд. Нужда же в наличных деньгах при необходимых хозяйственных реформах, усиливающихся податях при скором открытии земских учреждений становится болезненной потребностью. Лекарство для нее может быть только одно — железная дорога из Тулы в Москву. Она одна может успешно поддержать наше благосостояние, приходящее в постепенный упадок. Став в главе, сделавшись исходной точкой линий в дальнейшие южные губернии, она принесет не только местные, но и государственные, стратегические и торговые выгоды.

Нижегородская железная дорога не выстроена местными Земскими средствами и, если и была отдана в руки частной компании, то нам известно, что она обязана своим существованием внимательному попечению Правительства и выстроена на государственные средства. Посим изложенных оснований мы решаемся утрудить Ваше Высокопревосходительство покорнейшей просьбой: представить наше трудное положение на милостивое воззрение Государя Императора, на мудрость и справедливость которого мы уповаем.

Просим Ваше Высокопревосходительство принять уверение в совершенном к Вам почтении и преданности.

Ответ о Высочайшем повелении Его императорского Величества был получен в мае того же 1864 года с тем, что «...правительство озабочивается сооружением просимой ими дороги». Павел Петрович Мельников препроводил в адрес тульского губернатора выкопировку с плана направления железной дороги в пределах Тульской губернии. Вскоре на тульской земле начались окончательные изыскания трассы, по указаниям П. П. Мельникова, о чем свидетельствуют архивные документы:

Главное Управление Путей сообщения и Публичных зданий
Департамент железных дорог отделение хозяйств стол 2-й
в Санкт-Петербург 4 сентября 1864 г.
№ 467

Начальнику Тульской губернии

Государь Император, утвердив направление южной железной дороги от Москвы до Тулы, в 26 день Мая сего 1864 года Высочайше повелеть соизволил: принять не-

отлагательные меры для приступа средствами Государственного Казначейства к работам означенной дороги, а Именным Высочайшим указом в 17/29 день июня сего года последовавшим на имя г. Главноуправляющего Путиями сообщения и Публичными Зданиями повелено: сделать нужные распоряжения по отчуждению от частного владения земель и других имуществ под устройство южной железной дороги от Москвы до Тулы.

В исполнение таковой МОНАРШЕЙ воли к производству земляных работ на участке от Москвы до Серпухова уже приступлено, а за сим начальнику работ инженер-полковнику Семичеву, разрешено: приступить ныне же к земляным работам на участке от реки Оки до станции Ивановская и войти чрез Агента Главного Управления Путей сообщения, Титулярного Советника Брошкевича в соглашение с владельцами частных земель и имущества, подлежащих к отчуждению на этом участке, о мере желаемого ими вознаграждения за оныя, с тем, что если объявленные ими цены окажутся умеренными и выгодными для казны, то по уплате владельцам следующих за имущество денег, немедленно приступать к работам; в противном же случае сообщать Оценочным Комиссиям для определения меры вознаграждения владельцев посредством законной оценки имуществ.

Вследствие чего имею честь просить Ваше Превосходительство сделать зависящие с Вашей стороны распоряжения к безотлагательному назначению оценочных комиссий и независимо от сего предписать Городским Думам, Губернским, Уездным, Волостным и Сельским Начальствам, Мировым посредникам и Губернским по крестьянским делам Присутствиям об оказании Инженерам Путей Сообщения содействия к беспрепятственному занятию работами частных земель и имуществ по предварительной оным описи; а последующим же почтить Главное Управление Путей Сообщения уведомлением. Подлинное подписал: Товарищ Главноуправляющего Путей Сообщения и Публичными Зданиями Генерал-Лейтенант Гертсфельд.

Тульские помещики добились проведения дороги через Тулу, ведь в их руках оказался главный козырь: обеспечение дороги дешевым топливом. К тому времени уже были открыты богатые залежи каменного угля в Туле и уездах.

4 ноября 1867 года «Тульские губернские ведомости» известили публику о скором открытии железнодорожного движения между Москвой и Тулой. Напечатали первое расписание. Поездов тогда ходило мало: 4 пассажирских и 3 рабочих.

Открытие сквозного движения по Московско-Курской железной дороге для населения нашего края стало важнейшим событием. С первых часов существования магистраль оказывала «благотворное влияние в удобном сбыте хлеба и других сельских произведений». Железнодорожное сообщение Москва-Тула и в настоящее время является одной из главных экономических артерий нашей великой Державы.

PS: Московский вокзал в Туле был свидетелем многих знаменательных событий и встреч. На его перроне неоднократно бывал Л.Н. Толстой. В 1879 году он встречал здесь И.С. Тургенева, приехавшего в Ясную Поляну. Возвращаясь из дальней поездки на Сахалин, в конце 1890 года на перроне вокзала встретил своих родных А.П. Чехов.

Интересные факты

До строительства железной дороги в России с населением около 64 миллионов людей 800 тысяч занималось «сухопутным извозом» — извозчиком был каждый 80-ый гражданин.

Слово «паровоз» придумал русский журналист Николай Греч (1787—1867) 1837 году.

Поезда ходили без «верха»,— иначе нельзя было наблюдать за машиной. Экипаж состоял из трех человек: машиниста, помощника машиниста и кочегара. Когда поезд трогался машинист какое-то время бежал рядом, что бы вовремя открыть «продувные краны» и сбросить пар. Дорога делилась на «дистанции» (100 верст), околки (18 верст) и участки в 1,5 версты, которые закрепляли за одним конкретным мастером.

Большие, широкие дымовые трубы, деревянные вагоны для машинистов, керосиновые фонари — такими были пассажирские поезда. Надежные и неприхотливые, они могли отапливаться углем, мазутом, дровами и торфом.

Русский поезд состоял из нескольких сцепленных вагонов, сообщавшихся между собой посредством дверей. Каждый вагон напоминал квартиру благодаря печам, наполненным дровами, в вагоне поддерживалась 16-градусная температура. Вагон делился на 2 помещения: вдоль стен первого размещался широкий диван, предназначенный для тех, кто хочет спать, а для тех, кто привык путешествовать сидя, мягкое обитое кресло украшало интерьер второго помещения. Получался «дом на колесах».

В соответствии с железнодорожными канонами в толстовские времена вагоны выкрашивались в разные цвета в зависимости от класса и уровня обслуживания. Так, синие вагоны с бархатными креслами, в которых ездили особо уважаемые персоны, подобные герою Толстого Нехлюдову, принадлежали первому классу, желтые — второму, зеленые — третьему.

У ревизора железной дороги был любопытный прием: инженер садился в купе и ставил перед собою стакан с чаем без сахара (сладкий был более плотным), и вагон трогался. Если чай выплескивался на стыке, ответственный мастер получал нагоняй...

Интересно, что первые пассажиры отечественных российских железных дорог пользовались билетами из латуни, похожими на жетон и прозванными жестянками. Закончив поездку, пассажир при выходе из вагона сдавал его проводнику, и билет этот вновь пускался в оборот. Бумажные железнодорожные билеты появились значительно позже.

Тяготы путешествия, благодаря комфорту, исчезали сами собой.

Станции и полустанки построены по всей России по одному установленному образцу. Тот, кто видел одну из них, видел их все.

Вес первых рельсов составлял 30 кг на погонный метр. Современные рельсы вдвое тяжелее.

С возникновением железной дороги путешествия стали более демократичными. «Горделивая чугушка» с характерной экспансией стала овладевать российским пространством. Бег поезда, блеск рельсов, свист пара, лязг железа, мелькающие лица на перроне, ускользящие полустанки, похожие друг на друга, словно близнецы...

Железная дорога Л. Н. Толстого

Станция Козлова Засека расположилась в 206 км от Москвы. Козлова Засека по своему местоположению оказалась первой от Тулы. Козлова Засека считалась промежуточной пассажирской станцией IV класса. Всего 4 км отделяют знаменитую Ясную Поляну от станции Московской железной дороги — Козлова Засека.

Станция эта делала большие грузообороты благодаря присутствию в трех верстах от нее чугунно-литейного завода Бельгийского общества, который в настоящее время прекратил свои действия. Грузов сюда прибывало около 12 млн. пудов, причем особенно много привозилось угля (до 5 млн.), камня (до 3 млн.) и руды (до 2 млн.). Затем шли: лесные материалы (до 300000 пуд.), гончарные изделия (до 200000) и т. д. Цифра отправления составляла 4 млн. пуд., из которых 150000 пуд. приходилось на уголь, а почти все остальное — на железо и железные изделия.

Л. Н. Толстой часто бывал на железнодорожной станции Козлова Засека и в находящейся рядом деревне Козловке. Это сельское поселение возникло как «опорный пункт» проходившей тут засечной черты. Здесь протянулся лесной засечный вал. Название «Козлова Засека» восходит к XIV веку. Во времена, когда Тула находилась на самой южной окраине Московского княжества. С давних времен она упоминается в Писцовых книгах. В районе поляны Козловки (на которой впоследствии возникла одноименная деревня) завершался Завитай — крупнейшее и грандиозное оборонительное укрепление того времени. Это земляной вал, длиной 14 верст, проходившей до Ясной Поляны вдоль крапивенской дороги (современный проспект Ленина), имел дозоры, надолбы, боевые площадки.

Существуют 3 версии происхождения названия деревни Козловка: 1) от фамилии воеводы Ивана Козлова, служившего на Козловой засеке; 2) в районе этого сельского поселения протекала речка Козловка; 3) осколок более сложного названия Козлова поляна, на которой и возникло сельское поселение. Рядом с деревней Козловка в 1867 г. была открыта станция Козлова Засека проложенной Московско-Курской железной дороги. Станция была названа по своему местоположению рядом с соответствующей засекой. Наиболее популярна первая версия.

В первой половине XVIII века здесь прошла знаменитая Посольская дорога, призванная соединить север и юг России. С обеих сторон бывшую Екатерининскую дорогу окаймляли лозины. Спустя полтора века тут пролегла железная дорога Московско-Курского направления.

Козлова Засека уникальна еще и как важный меморативный знак, вызывающий в памяти образ великого человека — Льва Толстого. Это место по-прежнему наполнено напоминанием о писателе.

Л. Н. Толстой отправлял отсюда и здесь получал почту. Платили за каждое письмо, бандероль по 3 копейки. Каждый раз общая сумма составляла свыше 30 рублей. В качестве своего адреса писатель указывал следующее: «Тульская губерния, Тульский уезд, станция Козлова Засека». Об этом говорит следующая его дневниковая запись: «...я передумал насчет адреса твоих писем и прошу тебя писать вперед на Козловку» (28 февраля 1882 г., Ясная Поляна).



Л. Н. Толстой на станции Козлова Засека 1909 год

Находясь на станции Козлова Засека, Лев Толстой стал свидетелем трагического случая: женщина попала под поезд. Это происшествие легло в сюжет романа «Анна Каренина».

О железной дороге много и обстоятельно размышляли толстовские герои, а один из них даже сочинил на эту тему многостраничный трактат. У Толстого, как и у его героев, железная дорога рождала чувство страха, ужаса, сжимаясь до крика. Толстовская «боязнь вагонов», словно эхо, передалась его героям из «Крейцеровой сонаты» и «Воскресенья». Все люди, считал Толстой,— пассажиры, едущие в одном вагоне. Вся разница между ними заключается в том, что одни уже выходят, а другие только собираются войти в этот вагон.

Он знал об этом месте, кажется, все. Так, например, писатель рассказывал своим гостям, как на Засеке бешеный волк искушал урядника и мужика, и как оба после этого взбесились. Как баба спасла своего сына, на которого кинулся волк. Она задушила его, всунув ему в пасть руку по локоть. Волк покалечил ее, но женщина осталась жить. Позднее этот драматичный сюжет свояченица Толстого, Татьяна Кузминская использует в своей новелле «Бешеный волк».

Козловка стала невольным свидетелем и тяжелых драматических эпизодов, связанных с жизнью Толстого. Однажды писатель решил опубликовать свое письмо с отказом от права собственности на свои сочинения. Между ним и женой произошла бурная сцена, закончившаяся намерением Софьи Андреевны покончить жизнь самоубийством. Она отправилась к Козловке, чтобы лечь под поезд. Случайно ее повстречал муж сестры и уговорил отказаться от этого плана.

Но бывали и другие случаи, когда его сюда не пропускали стражники, о чем писатель не преминул рассказать в статье «Пора понять!». Это случилось 26 августа 1909 года. В этот день через Козловку проезжал царский поезд, следующий по пути в Ливадию, и железнодорожное полотно с обеих сторон было плотно оцеплено охранниками. В октябре 1905 года на станции была забастовка, продлившаяся около 10 дней. Толстому понадобилась телега, чтобы вывезти отсюда накопившуюся за несколько дней почту.

Толстому не раз приходилось отправляться со станции Козлова Засека то в Москву, то в Крекшино. 5 ноября 1867 года через эту станцию прошел первый поезд. Через Козловку, прозванную так Толстым, следовали поезда дальнего следования, некоторые останавливались здесь на 1 минуту, но были и такие, которые задерживались на 30 минут. Курсировали также и дачные составы. После смерти писателя по просьбе С. А. Толстой на Козловке останавливались многие скорые поезда. В 1920-е годы сюда по четвергам приходил специальный туристический поезд, доставлявший «паломников» в Ясную Поляну из Москвы.

Железнодорожная станция Козлова Засека была привычным местом для Толстого. Он иногда написал со станции, как здесь шумно, «народу пропасть» (все ждали поезда царского поезда). В те времена маленькая станция была самым оживленным местом в округе, где замкнутый мир дворянских усадеб соприкасался с внешним миром и прогрессом. На Козловой Засеке Лев Николаевич встречал из Москвы дорогих своих гостей, знаменитых художников и писателей: Репина, Шишкина, Крамского, Чехова, Короленко, Горького. С Козловой Засеки Толстой добирался до Москвы, чтобы продолжить свои путешествия по городам Европы.

Художник И. Н. Крамской снял в 1873 году на летние месяцы дачу у купца Ваныкина. Сюда привез лучших своих учеников — И. И. Шишкина и К. А. Савицкого. И что интересно, несколько дней Крамской потратил на уговоры Софьи Андреевны и Толстого позировать для портрета. Этот портрет и в настоящее время висит на стене в доме-музее «Ясная Поляна».



Л. Н. Толстой на станции Козлова Засека 1909 год.

Когда Савицкий бродил по окрестным деревням, то его внимание привлекала работа на строительстве железной дороги Ряжско-Вяземской ветки. Он приступил к работе над этюдами, которые впоследствии легли в основу знаменитой картины «Ремонтные работы на железной дороге». Картина была выставлена в 1874 году. Открытие железной дороги отмечалось торжественно. Картина художника показала миру, каким каторжным трудом была создана железная дорога. А. М. Третьяков, содержатель картинной галереи в Москве, приобрел ее.

На деревянный перрон небольшой станции Козлова Засека 11 июня 1880 года сошел с поезда литературный критик, философ Н. Н. Страхов. Были на этой станции выдающиеся японский писатель Токутоми Рока, В. Г. Короленко и многие другие знаменитости.

Жизнь Толстого прошла под стук железнодорожных колес. Парадокс жизни этого великого человека заключается еще и в том, что он не только жил вблизи железной дороги, но и умер рядом с ней. И «было как-то естественно, что Толстой успокоился у дороги, как странник, близ проездных путей тогдашней России, по которой продолжали пролетать и круговращаться его герои и героини и смотрели в вагонные окна на ничтожную мимолетную станцию» (Б. Пастернак).

Тем не менее, Козловке не суждено было остаться «мимолетной» станцией. В ночь на 9 ноября 1910 года на станцию Козлова Засека со станции Астапово прибыл траурный поезд с телом прославленного писателя. Толстой заболел в поезде и умер в доме 178

начальника станции Астапово Рязано-Уральской железной дороги в половине седьмого утра. С тех пор стрелки вокзальных часов работы Павла Буре навсегда застыли на этой отметке. На станции начали собираться люди, направлявшиеся в Ясную Поляну поклониться праху Льва Николаевича. Поезда были переполнены. Народ собирался в помещении станции, на платформе, на рельсовых путях и товарных платформах. Среди пришедших проводить Л. Толстого в последний путь было много крестьян окрестных деревень. Крестьяне держали самодельный хвойный венок, на ленте которого было написано: «Незабвенному советнику и заступнику о наших нуждах». Крестьянским заступником и радетелем Толстой остался в памяти местных жителей.

Подлинное состояние Козловки зафиксировано на фотографиях 1909 — 1910 годов, на которых четко просматривается платформа, фонари, штaketник, скамейки, павильон, здание вокзала. Козлова Засека живой вокзал-музей, открытый по инициативе московских железнодорожников. В 1928 году, в год столетия со дня рождения писателя, станция была переименована в «Ясную Поляну», в 2001-ом ей было возвращено ее историческое название. 9 сентября 2001 года — в день рождения великого русского гения Льва Толстого — состоялась торжественная церемония открытия станции «Козлова Засека» и пуска в эксплуатацию экспресса «Ясная Поляна» (Москва — Тула — Козлова Засека). В одном из вокзальных помещений был открыт музей — «Железная дорога Льва Толстого», позволяющая посетителям представить облик станции времени Льва Николаевича. В нем с помощью архивных материалов и профессиональной атрибутики (фонарей, сигналов, кассовых ящиков, купейных полок, действующей модели паровоза, ручных сцепок и проч.), рассказывается об истории российской железной дороги. Большая часть экспозиции посвящена Толстому, великому пассажиру и путешественнику, знавшему толк в этом прекрасном способе познания и продления жизни. Демонстрация пассажирских атрибутов начала XX века — портпледов, кофров, несесеров, саквояжей, чемоданов — позволило передать дух путешествий.

В 2010 году исполнилось 100 лет со дня смерти величайшего драматурга. В этом, 2011 году — десять лет, как станционному комплексу Козлова Засека вернули исторический облик.



Современный вид отреставрированного предупреждающего плаката времен Л. Н. Толстого

Хочется верить, что традиция сохранения музея под открытым небом передастся грядущим поколениям.