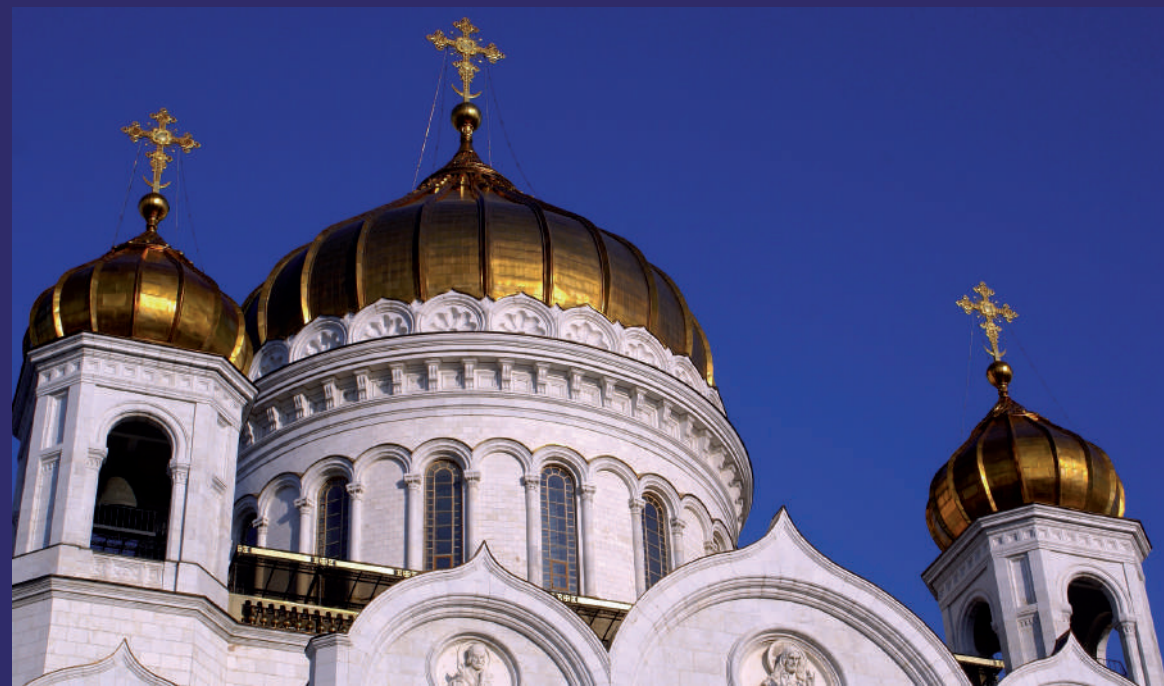


Книга освещает крушение царского поезда под хутором Борки Змиевского уезда Харьковской губернии России, произошедшей 17 октября 1888 года, и расследование этого события. Чудесное спасение августейшей семьи стало причиной возведения монументального архитектурного комплекса – Спасова Скита, украшением которого, без сомнения, был храм Христа Спасителя. На основе исторических источников и широкого иллюстративного ряда автор описывает данный памятник культуры и архитектуры. Работа предназначена для историков, работников краеведческих музеев, учителей истории, архитекторов и студентов исторических факультетов, а также для широкого круга читателей, интересующихся историей Змиевского края и Слободской Украины.

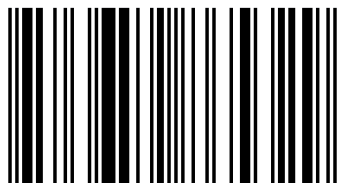


Юрий Коловрат-Бутенко



Коловрат-Бутенко Юрий Александрович. Родился в 1979 г. в Змиеве (Харьковская область, Украина). Бакалавр педагогического образования (ХГПУ имени Г.С.Сковороды, 2004). Магистр истории (ХНУ имени В.Н.Каразина, 2006). Член-корреспондент Петровской академии наук и искусств (с 2015). Президент Змиевского научного краеведческого общества.

## Спасов Скит. Крушение царского поезда и история храма Христа Спасителя



978-3-659-86532-9

LAP **LAMBERT**  
Academic Publishing

**Юрий Коловрат-Бутенко**

**Спасов Скит. Крушение царского поезда и история храма  
Христа Спасителя**



**Юрий Коловрат-Бутенко**

**Спасов Скит. Крушение царского  
поезда и история храма Христа  
Спасителя**

**LAP LAMBERT Academic Publishing**

## **Impressum / Выходные данные**

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle in diesem Buch genannten Marken und Produktnamen unterliegen warenzeichen-, marken- oder patentrechtlichem Schutz bzw. sind Warenzeichen oder eingetragene Warenzeichen der jeweiligen Inhaber. Die Wiedergabe von Marken, Produktnamen, Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen u.s.w. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutzgesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Библиографическая информация, изданная Немецкой Национальной Библиотекой. Немецкая Национальная Библиотека включает данную публикацию в Немецкий Книжный Каталог; с подробными библиографическими данными можно ознакомиться в Интернете по адресу <http://dnb.d-nb.de>.

Любые названия марок и брендов, упомянутые в этой книге, принадлежат торговой марке, бренду или запатентованы и являются брендами соответствующих правообладателей. Использование названий брендов, названий товаров, торговых марок, описаний товаров, общих имён, и т.д. даже без точного упоминания в этой работе не является основанием того, что данные названия можно считать незарегистрированными под каким-либо брендом и не защищены законом о брендах и их можно использовать всем без ограничений.

Coverbild / Изображение на обложке предоставлено: [www.ingimage.com](http://www.ingimage.com)

Verlag / Издатель:

LAP LAMBERT Academic Publishing

ist ein Imprint der / является торговой маркой

OmniScriptum GmbH & Co. KG

Bahnhofstraße 28, 66111 Saarbrücken, Deutschland / Германия

Email / электронная почта: [info@lap-publishing.com](mailto:info@lap-publishing.com)

Herstellung: siehe letzte Seite /

Напечатано: см. последнюю страницу

**ISBN: 978-3-659-86532-9**

Copyright / АВТОРСКОЕ ПРАВО © 2016 OmniScriptum GmbH & Co. KG

Alle Rechte vorbehalten. / Все права защищены. Saarbrücken 2016

ПЕТРОВСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК И ИСКУССТВ  
Отделение исторических наук

ЗМИЕВСКОЕ НАУЧНО-КРАЕВЕДЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО  
Отделение общественно-гуманитарных наук

ЗМИЕВСКОЙ ЛИЦЕЙ № 1 им. З. К. СЛЮСАРЕНКО  
Музейный комплекс Змиевского лицея № 1 им. З. К. Слюсаренко

Ю. А. Коловрат-Бутенко

# **СПАСОВ СКИТ**

## **КРУШЕНИЕ ЦАРСКОГО ПОЕЗДА И ИСТОРИЯ ХРАМА ХРИСТА СПАСИТЕЛЯ**

*Рекомендовано*  
*методическим советом районного методического кабинета*  
*отдела образования Змиевской районной государственной администрации*  
*(протокол № 5 от 13.08.2012),*  
*учебно-методическим советом Змиевского лицея №1 им. З. К. Слюсаренко*  
*(протокол № 2 от 14.01.2016)*

*Рецензенты:* **Белозор А. Н.**, кандидат богословия, благочинный Змиевского округа Изюмской епархии Украинской православной церкви, митрофорный протоиерей, заведующий отделением богословия и церковной истории Змиевского научного краеведческого общества;  
**Бондаренко О. В.**, магистр истории, учитель Змиевского лицея № 1 имени З. К. Слюсаренко, старший учитель;  
**Гладкова А. А.**, магистр истории, учитель Змиевского лицея № 1 имени З. К. Слюсаренко.

### **Коловрат-Бутенко Ю. А.**

Спасов Скит. Крушение царского поезда и история храма Христа Спасителя / Ю. А. Коловрат-Бутенко. – Изд. 2-ое, стереотип. – Саарбрюккен : Ламберт академик паблишинг, 2016. – 76 с. : ч/б ил. – (Материалы к истории Змиевского края нового времени).

Книга освещает крушение царского поезда под хутором Борки Змиевского уезда Харьковской губернии России, произошедшей 17 октября 1888 г., и расследование этого события. Чудесное спасение августейшей семьи стало причиной возведения монументального архитектурного комплекса – Спасова Скита, украшением которого, без сомнения, был храм Христа Спасителя. На основе исторических источников и широкого иллюстративного ряда автор описывает данный памятник культуры и архитектуры.

Работа предназначена для историков, работников краеведческих музеев, учителей истории, архитекторов и студентов исторических факультетов, а также для широкого круга читателей, интересующихся историей Змиевского края и Слободской Украины.



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Предисловие</b> ... .. 4	4
<b>Глава 1</b> <b>СТАНЦИЯ БОРКИ</b> ... .. 8	8
<b>Глава 2</b> <b>КРУШЕНИЕ ЦАРСКОГО ПОЕЗДА</b> ... .. 10	10
<b>Глава 3</b> <b>РАССЛЕДОВАНИЕ ПРИЧИН КАТАСТРОФЫ</b> ... .. 16	16
<b>Глава 4</b> <b>ВОЗВЕДЕНИЕ СПАСОВА СКИТА</b> <b>И ПАМЯТЬ О ЧУДЕСНОМ СПАСЕНИИ</b> ... .. 28	28
<b>Глава 5</b> <b>В ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ</b> ... .. 35	35
<b>Глава 6</b> <b>НАЧАЛО ВОЗРОЖДЕНИЯ</b> ... .. 39	39
<b>Заключение</b> ... .. 42	42
<b>Список источников и литературы</b> ... .. 44	44
<b>Альбом иллюстраций</b> ... .. 49	49
<b>Аннотация (Abstract)</b> ... .. 75	75





*Посвящаю светлой памяти,  
безвременно ушедшего из жизни,  
коллеги: историка, археолога  
Евгения Павловича Головина*  
(25 ноября 1978 † 20 июля 2012)

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Падение тоталитарного режима на территории бывшего СССР открыло путь для духовного возрождения нашего народа. Ещё в период проведения политики перестройки (1985–1991 гг.) начали реставрироваться храмы и монастыри, увеличивалось число приходов, а значит – увеличилось число верующих людей. Как следствие – возрос интерес к богатейшей истории Церкви, храмов и монастырских строений, являющихся памятниками архитектуры. Вместе с тем возрос интерес к истории дореволюционного периода и истории родного края. Сказанное делает настоящую работу весьма актуальной.

Выбранная автором данных строк тема, напрямую связана с учебно-воспитательными программами Змиевского лицея № 1 им. З. К. Слюсаренко и поисково-краеведческой работой его музейного комплекса, поскольку одной из основных задач нашего учебного заведения является духовное воспитание учащейся молодёжи, привитие чувства патриотизма, любви к истории родного края.

Для исторической литературы советского периода характерно преуменьшение тех событий и периодов, которые имели существенное значение в дореволюционное время. Это в полной мере касается событий весомых для Церкви и царского Дома. Крушение царского поезда и возведение Спасова Скита не получили должного освещения. Лишь с падением советского режима данная тема заинтересовала исследователей.

В 2007 г. в Иерусалиме и Донецке вышло в свет совместное израильско-украинское издание [30], посвящённое интересующей нас теме. Материалы книги были частично опубликованы в нескольких интерактивных статьях [напр.: 43] и в районной газете «Вісті Зміївщини» [26].

Особенно возрос интерес (в первую очередь, журналистов) в год юбилея, в 2008 г. Отметим работы М. Биденко [35], Л. Логвиненко [34] и др. Появляется масса электронных публикаций [35; 41; 44; 47 и др.], как правило, кратко излагающих историю крушения царского поезда, строительства Спасова Скита, гибель его в советское время и последующей реставрации часовни Нерукотворного Спаса.

Особенно хотелось бы выделить работу «Крушение царского поезда» [48], в которой дано весьма детальное описание расследования катастрофы и его результатов. Работа написана очень добротнo и скрупулeзно, поэтому при изложении главы 3 мы будем опираться, в основном, на этот труд.

В самом Спасовом Скиту по материалам, собранным А. М. Комовым, был издан небольшой, в 17 страниц, буклет [38]. Особенную ценность представляет описание храма Христа Спасителя и воспоминания архиепископа Амвросия, приведённые в буклете.

В 2008 г. увидела свет статья работницы Змиевского краеведческого музея О. Н. Дёминой, носящая грандиозно длинное название [24]. Работа детально описывает «железнодорожный быт» царской семьи, обобщая имеющиеся уже сведения о самом крушении.

Значительный объём сведений по заявленной теме был опубликован в книге директора Змиевского краеведческого музея М. И. Саяного «Зміївщина – Слобожанщини перлина» [36]. Автор уделил достойное внимание, как самой катастрофе царского поезда (с. 66–70), так и судьбе Спасова Скита (с. 70-72, 241-247). Издание подарочное – выполнено на мелованной бумаге, содержит множество иллюстраций, в том числе фотографии, публикующиеся впервые.

В 2010 г. в газете «Зміївський кур'єр» вышла работа Т. Буряковской [25]. Автор сделала акцент на возрождении часовни Нерукотворного Спаса как духовной святыни края.

Наиболее полное на сегодняшний день рассмотрение крушения царского поезда содержится в работе В. П. Бровко, опубликованной на ряде сайтов и переиздающейся ныне в газете «Вісті Зміївщини» [22; 23; 24 и др.].

Таким образом, за минувшие годы краеведами, журналистами и историками накоплен довольно обширный фактический материал, позволяющий достойно осветить ещё одну страницу истории нашей малой родины.

Объектом данной книги является Спасов Скит, а предметом – крушение царского поезда и расследование его причин, строительство храма Христа Спасителя, возведение мемориально-архитектурного комплекса Спасова Скита

(рис. 18, 22), гибель его в советское время и последующее восстановление часовни Нерукотворного Спаса.

Цель работы заключается в обобщении фактического материала, накопленного краеведами по данной теме, и популяризации духовного наследия Змиевщины.

Географические рамки книги не выходят за пределы Змиевского уезда Харьковской губернии России и ограничиваются районом сёл Борок, Соколова, Тарановки, Первомайского (Спасова Скита). Хронологические рамки работы составляет период 1888–2003 гг. Нижняя дата обусловлена чудесным спасением царской семьи во время железнодорожной катастрофы, верхняя – началом реконструкции мемориально-архитектурного ансамбля Спасова Скита.

Представленная читателю книга, является первым историко-краеведческим изданием, которое специально посвящено раскрытию этой темы. Личным вкладом автора является публикация фотографий части экспонатов Народного историко-краеведческого музея им. Я. И. Красюка Первомайской гимназии и документов Государственного архива Харьковской области, извлечённых из фонда 309. Материалы данного фонда вводятся в научный оборот впервые.

Работа построена на широком синтезе фактических данных, найденных в источниках и литературе. Учитывая научно-популярный характер книги, автор счёл возможным использовать также нарративный и идеографический методы исследования.

Источниковой базой настоящей работы послужили газетные публикации 1888–1903 гг. [9; 10; 11; 12; 13; 14; 15; 16; 17; 18; 19; 20], документы Государственного архива Харьковской области [21], а также воспоминания очевидцев катастрофы [5; 7; 8] и возведения мемориально-архитектурного комплекса [6]. Иллюстративный ряд составили фотографии, сделанные в кон. XIX в. А. М. Иваницким, буклеты, открытки и чертежи кон. XIX в. – нач. XX вв. Также в книге использованы авторские фотографии, сделанные осенью 2009 г. во время посещения Народного историко-краеведческого музея им. Я. И. Красюка Первомайской гимназии.

Данная книга выходит в свет в авторской серии «Материалы к истории Змиевского края нового времени» и в дальнейшем, наряду с другими работами, станет основой для написания книги «История Змиевского края в новое время». Результаты работы в полной мере могут быть использованы для составления тематических экскурсий местных музеев и туристических фирм.

Работа прошла апробацию во время летней школы «Одарённый ребёнок» в июне 2012 г., где была обнародована в виде лекции по истории родного края.

Главные положения данной книги были изложены на заседании Совета музейного комплекса Змиевского лицея № 1 им. З. К. Слюсаренко.

Основная часть представленной читателю работы состоит из шести глав, тематически связанных между собой. Первая глава знакомит читателя с географическим местоположением описываемого мемориально-архитектурного комплекса. Во второй главе описывается катастрофа царского поезда. В третьей главе автор подаёт читателю материалы расследования крушения поезда. Четвёртая глава посвящена описанию Спасова Скита. Здесь автор акцентирует внимание на двух основных его элементах – храме Христа Спасителя и часовне Нерукотворного Спаса. Советский, наиболее трагичный для памятника архитектуры период, описан в пятой главе. Последняя глава описывает начало возрождения святыни Змиевской земли. Исследование снабжено традиционным справочным аппаратом – списком источников и литературы и альбомом иллюстраций.

Этот труд увидел свет благодаря поддержке и содействию ряда лиц, небезучастных к истории родного края и возрождению высокой духовности. Искренне выражаем признательность:

- руководителю Народного историко-краеведческого музея им. Я. И. Красюка Первомайской гимназии З. Н. Мотроновской за разрешение публикации фотографий экспонатов музея;
- рецензентам книги А. Н. Белозору, О. В. Бондаренко, А. А. Гладковой;
- А. Н. Белозору, А. И. Солдатенко, В. С. Носачёву за финансовую поддержку первого (благотворительного) издания;
- филологу В. А. Данилюк за подготовку англоязычной аннотации;
- издателю Л. И. Мачулину за публикацию первого издания;
- работникам издательства LAP Lambert Academic Publishing.



*«Спасов Скит – место намоленное,  
средоточие духовной силы.  
Именно это место отмечено  
в духовной географии Руси».*

С. Авербух, С. Моисеев

## Глава 1 СТАНЦИЯ БОРКИ

Село Борки (укр. Бірки) находится между реками Джгун (3,5 км, правый берег) и Мжою (5 км, правый берег). К селу примыкают посёлок Железнодорожные Борки и сёла Гужвинское, Федоровка, Кирюхи. Сегодня этот населённый пункт относится к Борковскому сельскому совету Змиевского района Харьковской области Украины. По классификатору объектов административно-территориального устройства Украины имеет № 6321780501. Село является административным центром Борковского сельского совета, в который, кроме того, входят сёла Гужвинское, Кирюхи, Кислое, Кравцово, Погорелое, Федоровка и посёлки Джгун, Железнодорожные Борки, Кукулёвка и Первомайский. Через село проходит железная дорога (станция Борки) и автомобильная дорога Т-2107. В селе находятся несколько небольших лесных массивов, в т. ч. урочище Старая Пасека, урочище Прокопия (дуб) [65].

Село Борки было основано в 1659 г. беглыми крестьянами с Правобережной Украины, которые облюбовали живописное место рядом с хвойным лесом (бором), откуда и пошло название поселения. Со временем Борки были подарены императором контр-адмиралу Лашинскому за взятие Порт-Артура. До сих пор лес вокруг посёлка, где находилось имение отставного адмирала, называется Панским [61]. В последней четверти XIX в. в селе насчитывалось около 1500 жителей [47].

В 1869 г. здесь построена железнодорожная станция Борки, когда из Москвы через Харьков прокладывалась железная дорога в Крымском направлении (она находится на участке Мерефа–Лозовая) [61]. Станция относилась к Курско-Харьково-Азовской железной дороге [47]. Это обстоятельство дало толчок

развитию деревообрабатывающих промыслов в микрорегионе: изготовлению возов, деревянной посуды, бочек [29, с. 494].

Село Борки бурно развивалось в начале прошлого века. Здесь было налажено племенное птицеводство, а в 1929 г. создана птицеводческая ферма «Борки» Всеукраинского товарищества по сбыту и экспорту птицеводства. В 1939 г. село стало посёлком городского типа, после того как сюда была переведена Украинская исследовательская станция птицеводства, впоследствии Институт птицеводства Украинской академии аграрных наук [61].

Много десятилетий остановочная платформа железной дороги между станциями Тарановка и Борки носила название Первомайская (как и находящийся рядом посёлок) и была малоизвестна кому-либо кроме местных жителей. Недавно ей вернули изначальное название «Спасов Скит» – в честь события, происшедшего здесь более 120 лет назад [50].

Во всех работах сегодня это событие называется «Чудесное спасение царской семьи у станции Борки». Хотя на самом деле крушение поезда произошло чуть дальше от этого населённого пункта. Сегодня здесь посёлок Первомайский. Коренные жители посёлка пересказывают воспоминания дедов и прадедов о том, как император и императрица помогали пострадавшим. «Мой дед вспоминал, что в 1888 г. на этом месте был пустырь, до ближайшего населённого пункта – села Соколово – минут 20 ходьбы, но когда случилась трагедия, всё слышно было на несколько километров вокруг. А собаки в сёлах выли потом ещё два дня [55].





*Кровь лилась, стонали люди,  
Смерть была со всех сторон!  
Государь с своей семьёю –  
Только Богом был спасён! ...*

А. Н. Майков

## Глава 2

### КРУШЕНИЕ ЦАРСКОГО ПОЕЗДА

В конце октября 1888 г. после летнего отдыха в Крыму царь Александр III (рис. 1) с семьёй (рис. 5) возвращался в Петербург по Курско-Харьковско-Азовской железной дороге. В дождливый октябрьский день царская семья вместе с приближенными собралась на поздний завтрак в вагоне столовой. В тот день, 17 октября, лил дождь, была изморозь и страшная слякоть. В 2 часа 14 минут, когда состав спускался с уклона со значительной по тому времени скоростью, неожиданно сильный толчок сбросил со своих мест всех ехавших в поезде людей. Затем последовал страшный треск и ещё более сильный толчок, чем первый. Потом был ещё тихий толчок, и поезд остановил своё движение... Происшествие случилось у железнодорожной станции Борки Курско-Харьково-Азовской железной дороги в нескольких десятках километров южнее Харькова [47; 50; 55].

Литература дореволюционного времени так описывает случившееся:

*«Царский поезд, всюду встречаемый и провожаемый несметными толпами народа, нёсся со скоростью 68 вёрст в час<sup>1</sup>. 17 октября поезд утром вышел со станции „Лозовая”, Курско-Харьково-Азовской железной дороги, по направлению к Харькову. Около полудня он находился уже на расстоянии 93 вёрст<sup>2</sup> от Лозовой и в 49 вёрстах<sup>3</sup> от Харькова, между станциями Тарановка и Борки. Поезд шёл по высокой насыпи. Царская семья находилась вместе с царскою свитою в вагоне-столовой: шёл завтрак, за которым присутствовали все Особы Августейшего Семейства, кроме*

---

<sup>1</sup> Около 72,5 км/ч.

<sup>2</sup> Чуть меньше 100 км.

<sup>3</sup> Немногим более 52 км.



*Великой Княжны Ольги Александровны, находившейся в соседнем вагоне, и Императорская свита. Царская беседа лилась, наполняя души присутствовавших радостью. Подавалось последнее блюдо ...*

*Вдруг почувствовали все страшный толчок, за ним второй, третий ... Поезд сошёл с рельсов, и произошло страшное крушение! От вагона Министра путей сообщения остались одни обломки. Прочие вагоны с оглушительным треском вскакивали один на другой, разбивались в щепки, которые и разлетались по откосу. Царский вагон-столовая превратился в лишённую всякого вида массу: его приплюснуло, отбросило далеко в сторону тележку, а свернувшаяся в сторону крыша прикрыла остатки бывшего вагона. Великокняжеский вагон, в котором находилась Великая Княгиня Ольга Александровна, повернулся круто в сторону и накренился над откосом.*

*Это была страшная картина разрушения! От всего поезда остались уцелевшими и неповреждёнными лишь паровозы да три задних вагона, все же прочие вагоны образовали кучу обломков, загроздивших путь, разбросанных вокруг по насыпи и общим видом своим как бы свидетельствовавших о том, что под этими развалинами никто не обрёл себе спасения.*

*После первого толчка с одной стороны вагона был выброшен Великий Князь Георгий Александрович. В Великокняжеском вагоне образовалось отверстие, через которое силою толчка была выброшена Великая Княжна Ольга Александровна ...*

*... и что же? Там, где о спасении, казалось, не могло быть и речи; – там, где смерть носилась над всеми; – там, где бессильны были все старания людей что-нибудь сделать, – там, на виду всех совершилось величайшее чудо: из-под обломков вагона вышли невредимыми Их Императорские Величества и Августейшие дети!*

*Шёл дождь. Грязь невылазная. Люди, инструменты, багаж, посуда, тела убитых, – всё мешалось в одну страшную кучу. Стоны раненых, придавленных обломками, умирающих оглашали воздух, делая картину ещё и ещё более ужасной. А Государь, Государыня и Особы Августейшего Семейства вышли невредимыми!» [2, с. 7-9].*

Вагон, большой, тяжёлый и длинный, был укреплен на колёсных тележках, которые при крушении оторвались, покатались назад и нагромодились друг на друга (рис. 2; 3). Тем же ударом были выбиты поперечные стенки вагона, а боковые стены треснули, и крыша стала падать. Стоявшие в дверях камер-лакеи погибли, остальных бывших в вагоне спасло только то, что крыша при падении одним концом уперлась в пирамиду из тележек. Образовалось треугольное про-



странство (рис. 4), позволившее практически уже обреченным августейшим путешественникам выбраться из вагона – пораненными, перепачканными, но живыми. Говорили, что рослый и сильный император поддерживал крышу, пока из-под неё вылезали его близкие. Когда через шесть лет ещё не старый и всегда казавшийся крепким царь занемог и скончался, молва увязывала причины его недуга с физическим и моральным потрясением, пережитым во время крушения [47; 50].

В 14-05 17 октября министр Императорского Двора отправил со ст. Тарановки несколько телеграмм: *«На Курско-Харьковско-Азовской дороге, на станции Борки, в Императорском поезде сошёл с рельсов второй локомотив и следующие за ним четыре вагона. Благодаря Богу, Государь Император, Государыня Императрица, Наследник Цесаревич, Великие Князья, Великие Княжны и все лица Свиты совершенно невредимы»* [12].

Столичная пресса, как и вся общественность России бурно отреагировали на это потрясающее событие: *«Сегодня поздно ночью мы получили эту телеграмму, содержание которой заставит содрогнуться всех истинно русских людей... <...> Наш Обожаемый Монарх со Своей Царственной Семьёй подвергался опасности... Перо падает из рук, немеет язык!... Не время рассуждать о том, как могло случиться то, о чём говорит телеграмма!.. Мы можем только молиться... <...>»* [10].

*«Весть о крушении императорского поезда повергла в тревогу нашу столицу. Незнание относительно причин этого несчастья давала простор самым тревожным предположениям. По этому поводу спешим сообщить, для успокоения публики, что пока не имеется никаких оснований для предположения о злом умысле, как причине крушения. Всё, что известно об этом происшествии, говорит, напротив, что причиной здесь была одна из тех "железнодорожных случайностей", которыми, к несчастью, так богата летопись наших железных дорог...»* [11].

*«...Все ждали подробностей, которые могли бы разъяснить, как самый характер катастрофы, так и её причины. Отстраняя всякое предположение о каком-либо злоумышлении, все останавливались на вопросе: неужели даже Императорские поезда не могут ходить с полной безопасностью по нашим железным дорогам? С чем мы имеем дело, с простым ли не только непредвидимым случаем, или же с непростительной, преступной небрежностью?»* [9].

Их Величества отказались войти в один из уцелевших вагонов и предались заботе о раненых. При этом государь принял на себя общее руководство спасательными работами, а государыня, прикрывшись простой офицерской шинелью

лю, не отходила от раненых, рвала простыни на бинты, разрезала обувь на тяжело раненых. Увидев раненного в голову, она сняла с шинели башлык и им повязала голову пострадавшего. Цесаревич Николай Александрович и великий князь Георгий Александрович сперва помогали переносить изувеченных, а потом, при врачах, делали перевязки, носили воду, давали лекарства. Лишь к 18-00, когда не осталось ни одного не перевязанного раненого, и ни одного не отысканного мёртвого, Их Величества с августейшим семейством вошли в вагон прибывшего вспомогательного поезда [38, с. 4-5].

Известие о спасении царской семьи в столь страшной катастрофе мгновенно и массово было истолковано как Божье Провидение. Поэт, член-корреспондент Петербургской академии наук А. Н. Майков (1821 † 1897) написал об этом событии стихотворение:

«Отчего сегодня, мама,  
Все звонят колокола,  
И лампадку, словно в праздник,  
Пред иконой ты зажгла?  
Разве праздник?» –  
«Да, мой милый!  
В этот день, потрясена,  
Словно громом,  
Божьим чудом,  
Наша вздрогнула страна...  
Ехал Царь с своей Семьёю...  
Поезд вдруг сошёл с пути –  
Было многим здесь могилу  
Суждено, дитя, найти;  
Кровь лилась, стонали люди,  
Смерть была со всех сторон!  
Государь с своей семьёю –  
Только Богом был спасён!  
Оттого-то нынче праздник,  
Перезвон колоколов,  
Оттого-то и лампадку  
Я зажгла у образов...  
После суд был... все открыли, –  
Чья вина была? чей грех?»

«Что же, – вдруг спросил малютка, –  
 Царь велел казнить их всех?»  
 «Нет, мой милый. Милость Божью  
 Твердо помня над собой,  
 Всех простил он, Царским словом  
 Снял со всех вину долой!»  
 И задумался ребёнок.  
 Мать окончила рассказ, –  
 По щекам его бежали  
 Слезы тихие из глаз...  
 И вечернюю молитву  
 В этот светлый день твердя,  
 Он спросил у мамы тихо  
 Имя доброго Царя.

Чудо было официально признано Русской Церковью. К годовщине катастрофы в 1889 г. Святым Синодом было издано «Последование благодарственного и молебственного пения, месяца октября в 17-й день» [3], по которому происходили молебны.

Милости Твоѣа, Господи, исполнены сѣть сѣдѣбы наша: не по беззаконіемъ нашими сотвори́а еси́ намъ, ни́же по грѣхѣмъ нашими́мъ возда́а еси́ намъ. Нанпѣче же ѡднѣи́а еси́ мѣлость Твою на насъ въ дѣнь онъ, е́гда вмѣлѣ не погнѣбѣ надѣжда́а наша, ави́аа ко еси́ намъ спасѣніе помѣзанника Твогѣо благочестѣвѣйшаго госѣдѣаа нашего ИМПЕРАТО́РА АЛЕ́КСАНД́РА АЛЕ́КСАНД́РОВИ́ЧА, дѣивно сохрани́а егѣо и сѣпрѣгѣ егѣо благочестѣвѣйшѣю госѣдѣарини́ ИМПЕРАТ́РИЦЮ́ МА́РИЮ́ А́ЛЕКСАНД́РОВИ́ЦЮ́ и всѣхъ чѣдѣ ихъ во вратѣхъ смѣртныхъ. Нынѣ ѡ́убо приклонѣмъ сердца́ и колѣна́ наша прѣдъ Тобѣю, Влады́ко живота́ и смѣрти, исповѣда́юще неизречѣнное Твоѣе милосѣрдіе. Дѣждь ѡ́убо намъ, Господи, пѣмѣть сегѣо стра́шнаго Твогѣо посещѣніа́ твѣрѣдѣ и непрѣстѣннѣ въ себѣ имѣти изъ рѣда въ рѣдъ и не оста́ви мѣлости Твоѣа отъ насъ [3, с. 23-25].

6 ноября 1888 г. императрица писала своему брату, греческому королю Георгу I: *«Мы вдруг почувствовали рядом с собою дыхание смерти, но в тот же момент ощутили величие и силу Господа, когда Он простѣр над нами Свою защитную руку... Это было такое чудесное чувство, которое я никогда не забуду, как и то чувство блаженства, которое я испытала, увидев, наконец, моего*

*любимого Сашу и всех детей целыми и невредимыми, появившимися из руин друг за другом...» [38, с. 3].*

Таким образом, с самого происшествия, спасение царской семьи было однозначно воспринято как проявление Божьего Провидения. Это сыграло определяющую роль в дальнейшей судьбе описываемого нами микрорегиона.





*«Воровать нужно меньше!»*

Александр III

### Глава 3

## РАССЛЕДОВАНИЕ ПРИЧИН КРУШЕНИЯ

Началось следствие. Возглавить его было поручено славившемуся принципиальностью и честностью блестящему юристу Анатолию Фёдоровичу Кони (рис. 21). При дворе его недолюбливали из-за дела Веры Засулич: Кони был председателем на суде и допустил её оправдание. Все, конечно, сразу подумали о террористах, народолюбцы-то были совсем недавно. Однако очень быстро все эксперты пришли к решительному заключению, что никаких следов теракта нет, просто паровоз или его тендер сошёл с рельсов. Зато стала всплывать масса великолепных обстоятельств [47; 48; 49].

Газета «Российские ведомости» так комментировала ход расследования: *«Сход с рельсов, к сожалению, довольно частое явление на железных дорогах: их происходит у нас около 300 в год. Причины схода многочисленны и разные и могут состоять как в несовершенстве путей, так и в несовершенстве подвижного состава, и в ошибках при управлении поездом. Размытые дождём пути, гнилые шпалы, внезапно лопнувшая рельса, неправильно поставили стрелку, несвоевременно выставили сигнал, испортилось колесо, неравномерное торможение вагона – всё это может привести к сходу с рельсов и причинить поезду всякий вред»* [35].

Царский поезд имел статус «экстренного поезда чрезвычайной важности». Вообще всё, что имело отношение к особе государя, окружалось необыкновенным пиететом. Состав вагонов поезда определялся министром путей сообщения по согласованию с министром Двора и начальником охраны. На практике это означало, что министр Двора подавал предложения (при этом он руководствовался своими соображениями, учитывал, к примеру, состав свиты), а министр путей сообщения их утверждал. Свита была многочисленная, все важные персоны, все хотели ехать с удобством и считали себя вправе требовать отдельные купе, а то и вагон. В результате царский поезд становился всё длиннее и длиннее. Перед крушением он состоял из 14 восьмиколёсных и одного шестиколёс-

ного вагона, хотя правила о поездах высочайших особ (имелась такая инструкция) ограничивали размер состава в зимнее время (с 15 октября) 14 шестиколёсными вагонами. Иначе говоря, предельным считался состав, имевший 42 вагонных оси, а реально царский поезд насчитывал их 64. Весил он до 30 тысяч пудов<sup>1</sup>, растягивался на 300 с лишним метров и более чем вдвое превосходил длину и тяжесть обычного пассажирского поезда, приближаясь по весу к товарному составу из 28 груженых вагонов. Но товарнякам тогда не разрешалось ехать быстрее 20 вёрст в час<sup>2</sup>, а царский поезд по расписанию должен был делать 37 вёрст в час<sup>3</sup>. На деле перед крушением он шёл со скоростью 68 вёрст в час<sup>4</sup> [48].

Такую махину один паровоз тащить не мог, подцепляли два. В обычных условиях так водили товарные составы, пассажирским это не разрешалось из соображений безопасности. Тем не менее, к чрезвычайному поезду цепляли два паровоза. А два паровоза – это, во-первых, два машиниста, у которых не было связи ни между собой, ни с поездом. Царский поезд (в принципе) был оборудован телефоном, но тот после переделки действовал плохо, и бригада не любила им пользоваться. К паровозам же он вообще не был подведен. Чтобы что-то сообщить машинисту, надо было перелезть через тендер и помахать руками. Во-вторых, два паровоза при скорости свыше 40 вёрст в час<sup>5</sup> создавали опасную дополнительную боковую качку, особенно если у них не совпадал диаметр колес. С царским поездом так и было – один паровоз прицепили пассажирский, а другой товарный [25; 48; 49].

Один из них был товарный Зигля Т-164, а второй – пассажирский Струве П-41. Сразу за паровозами располагался багажный вагон, в котором находилась небольшая электростанция для освещения состава, потом вагон-мастерская, за которым следовал вагон министра путей сообщения. Далее находились два кухонных вагона и вагон для обслуживающих кухню людей, вагон-столовая, великокняжеский вагон, потом вагон императорской четы, наследника престола и пять вагонов царской свиты. Длина поезда составляла 302 м. По мнению экспертов, крушение произошло как раз потому, что раскачавшийся паровоз порвал пути и сошёл с рельсов [48].

---

<sup>1</sup> Порядка 491 т 414,5 кг

<sup>2</sup> Около 21 км/ч.

<sup>3</sup> Около 40 км/ч.

<sup>4</sup> Около 72,5 км/ч.

<sup>5</sup> Более 42 км/ч.

Надо сказать, что в таком виде императорский поезд ездил лет десять. Имевшие к нему отношение железнодорожники, да и сам министр путей сообщения, знали, что это технически недопустимо и опасно, но не считали возможным вмешиваться в важные расклады придворного ведомства. Министр Двора, естественно, не вникал в технические обстоятельства, а начальник царской охраны генерал Черевин – тем более, его дело было караул выставить. Имелись два специальных лица, отвечавших за техническую безопасность царской езды, – главный инспектор железных дорог инженер барон Шернваль и его помощник, технический инспектор движения императорских поездов инженер барон Таубе, но их должностная инструкция была составлена так бестолково, что ни тот, ни другой не знали, за что, собственно, отвечают. Вся эта неразбериха, в сущности, упиралась в министра путей сообщения, адмирала Константина Николаевича Посьета (рис. 16), старика с былыми флотскими заслугами. Почему именно его в 1874 г. Александр II назначил транспортным министром, вопрос тёмный: Посьет не только ничего не смыслил в железных дорогах, но и не скрывал этого и как-то даже полагал, что такие подробности его не касаются [48; 49; 57].

Анатолий Фёдорович Кони, допрашивавший Посьета, попытался выяснить, почему тот не вмешивался и не обращал внимания государя на неправильный состав поезда. Посьет оживился и сказал, что очень даже обращал, еще Александра II. И рассказал, что лет десять назад присутствовал при встрече на вокзале германского императора. Быстро подлетевший к перрону немецкий поезд сразу же остановился. «Вот как это у них делается! – сказал Александр. – А мы замедляем ход и подползаем к станции». «Но ведь у них всего четыре вагона», – возразил Посьет. «Ну, и что дальше?» – спросил Кони. Оказалось, что дальше ничего. Вильгельм вышел из вагона, царь со свитой двинулись навстречу. Похоже, Александр так и не понял, что его августейшее внимание столь деликатным образом пытались обратить на проблему состава поезда [48; 49].

Впрочем, железнодорожный персонал чрезвычайно заботился об удобстве и спокойствии государя и свиты. Положено было, например, самые тяжёлые вагоны подцеплять в начало состава, за паровозом. Но там же дым, гарь, шум – и тяжёлые царские вагоны ставили в середину. У всех пассажирских поездов полагалось после смены паровоза проверять тормоза: отъезжая от станции, поезд разгоняли и подтормаживали. Но венценосное семейство не осмеливались подвергать лишним толчкам и тряске, поэтому тормоза не проверяли [48].

Теоретически состав был оснащён и автоматическим, и ручным тормозом. У ручных тормозов в каждом вагоне должен был неотлучно дежурить кондук-

тор, чтобы успеть рвануть рукоятку по свистку машиниста. Но два самых тяжёлых царских вагона ручного тормоза вообще не имели – опять же, чтобы не беспокоить пассажиров тряскою. Кондукторам было велено не торчать зря без дела, а помогать прислуге. Что же касается автоматического тормоза, то после смены паровоза на станции Тарановка его манометр не показал нужного для торможения давления, а кран тормоза на тендере засорился и отказал. Отправились без тормозов: не задерживать же из-за них российского самодержца! И машинисты в тот день ехали не давая свистков на уклонах, когда следовало бы подтормаживать [48]. Потом, после катастрофы выяснится, что из 15 вагонов уцелели только те 5, которые остановились от действия автоматических тормозов Вестингауза [26].

Впрочем, как заключили эксперты, в картине крушения отсутствие тормозов никакой роли уже не играло. Играло роль скорее другое обстоятельство: в составе находился вагон с неисправной ходовой частью. Располагался он непосредственно перед царскими, и являлся... личным вагоном министра путей сообщения [48].

В России всё-таки нашелся один человек, которого безопасность императорской семьи взволновала всерьёз. Им был занимавший тогда сравнительно скромный пост управляющего Юго-Западными железными дорогами Сергей Юльевич Витте (рис. 15). Сам он впоследствии так вспоминал о случившемся:

*«Расписание императорских поездов составлялось обыкновенно министерством путей сообщения без всякого спроса и участия управляющих дорогами. Я своевременно получил расписание, по которому поезд из Ровно до Фастова должен был идти такое-то количество часов, причём в такое количество часов это расстояние мог пройти только поезд легкий, пассажирский; между тем в Ровно вдруг явился громаднейший императорский поезд, составленный из массы тяжелейших вагонов.*

*О том, что поезд пойдёт такого состава – меня предупредили телеграммой только за несколько часов до прихода этого поезда в Ровно. Так как такой поезд – и притом с такою скоростью, какая была назначена – не только не мог везти один пассажирский, но даже и два пассажирских паровоза, то нужно было приготовить 2 товарных паровоза и везти его двумя товарными паровозами, т. е., как говорится, в двойной таксе, потому что тяжесть его была больше, нежели тяжесть обыкновенного товарного поезда, между тем, как скорость была назначена такая, с какой идут пассажирские поезда. Поэтому для меня совершенно было ясно, что каждый момент может случиться какое-нибудь несчастье, потому что, если товарные паровозы идут с такою скоро-*



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

И вот, когда мы подъехали к Фастову, то я, давая поезд на другую дорогу, не мог успеть ничего передать ни министру путей сообщения, ни барону Шервалю, потому что они только что проснулись.

Вследствие этого, когда я вернулся из Фастова в Киев, я тотчас же написал рапорт министру путей сообщения, в котором объяснил, каким образом совершалось движение по дороге; что я не имел мужества остановить поезд, так как не хотел произвести скандала, но что я считаю такое движение немыслимым, невозможным. Я представил расчёты, из которых было ясно, что при наших русских путях с сравнительно легкими рельсами, потому что у нас в то время рельсы были обыкновенно от 22 до 24 фунтов в погонный фут, а за границей в то время были от 28–30 и более фунтов в погонный фут, при наших деревянных шпалах, тогда как за границей – металлические шпалы, при нашем балласте, – у нас балласт песочный, тогда как за границей почти везде балласт из щебёнки, – путь естественно является неустойчивым. Быстрое движение, при двух товарных паровозах, с таким тяжёлым поездом, так расшатывает путь, что поезд может вышибить рельсы, вследствие чего может потерпеть крушение. Я писал в рапорте, что принимать на себя ответственность за движение императорского поезда при таких условиях я более не намерен и поэтому прошу при обратном движении поезда, когда Государь будет возвращаться из Елизаветграда через Юго-Западные железные дороги от Фастова до Ковеля увеличить число часов езды на Юго-Западной дороге (кажется, я требовал увеличить время на три часа). Я требовал, чтобы расписа-

ние изменили, а в противном случае, – писал я, – вести императорский поезд я не буду.

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

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

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

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

– Да что Вы говорите. Я на других дорогах езжу, и никто мне не уменьшает скорость, а на Вашей дорог нельзя ехать, просто потому что Ваша дорога жидовская.

(Это намёк на то, что председателем правления был еврей Блюх).

Конечно, на эти слова я Императору ничего не ответил, смолчал. Затем сейчас же по этому предмету вступил со мною в разговор министр путей сообщения, который проводил ту же самую мысль как Император Александр III. Конечно, он не говорил, что дорога жидовская, а просто заявил, что эта дорога находится не в порядке, вследствие чего ехать скоро нельзя. И в доказательство правильности своего мнения говорит:

– А на других дорогах ездим же мы с такою скоростью, и никто никогда не осмелился требовать, чтобы Государя везли в меньшую скоростью.

Тогда я не выдержал и сказал министру путей сообщения:

– Знаете, Ваше Высочество, пускай делают другие, как хотят, а я Государю голову ломать не хочу, потому что кончится это тем, что Вы таким образом Государю голову сломаете.

Император Александр III слышал это моё замечание, конечно, был очень недоволен моей дерзостью, но ничего не сказал, потому что Он был благодухный, спокойный и благородный человек» [5, с. 275–277].

Потом, на следствии, Витте повторил свою основную рекомендацию: «Система движения императорских поездов должна стремиться не нарушать всех тех порядков и правил, которые обыкновенно действуют на дорогах». То есть не следует считать особой державной привилегией нарушение элементарных правил безопасности и полагать, что самодержцу и законы Ньютона не писаны. Сам Александр III, будучи вполне разумным человеком, не пытался оспаривать законы природы. Но он слишком полагался на своё окружение [48; 49].

Утром того дня в Тарановку царский поезд пришёл с полуторачасовым отставанием от расписания. Уже на предыдущем перегоне машинисты, пытаясь наверстать, гнали вольно, доводя скорость почти до 70 вёрст в час<sup>1</sup>. Во время остановки в Тарановке генерал Черевин, прогуливаясь по перрону вместе с Посьетом, посетовал на опоздание. У Черевина были свои основания для беспокойства: в Харькове все жандармские меры по обеспечению безопасности императорской семьи были рассчитаны и подогнаны точно под расписание движения царского поезда (не могут же секретные агенты часами топтаться на улицах) [48].

Потом, на дознании, Черевин уверял, что не имел представления о том, какую опасность представляет ускорение поезда, и что если бы хоть кто-то сказал ему об этом, он бы первый просил ехать со всей возможной осмотрительностью. Но, по его словам, Посьет в тот момент «считал галок на крыше», а технический инспектор барон Таубе благодарил бригаду поезда за скорую езду и обещал отблагодарить. При этом присутствовали управляющий Курско-Харьковско-Азовской железной дорогой Кованько и инспектор дороги Кронеберг, и уж они-то должны были знать, в каком состоянии находятся пути на следующем перегоне [48].

Строили дорогу по концессии. К 1888 г. железнодорожная сеть империи составляла протяжённость 17 749 вёрст<sup>2</sup>. Из них только 63 версты<sup>3</sup>, да и то узкоколейки, принадлежали государству [27]. Принадлежала она акционерам и была сдана в эксплуатацию раньше запланированных сроков, поскольку правлению это было выгодно. Ещё в кон. 1870-х гг. вокруг неё было столько злоупотреблений, что её инспектировало несколько правительственных комиссий. Они порекомендовали правительству выкупить дорогу в казну. Предполагалось, что акционеры будут шестьдесят лет получать плату, соответствующую средней годичной прибыли дороги за самые доходные пять лет из последних

---

<sup>1</sup> Около 72,5 км/ч.

<sup>2</sup> Почти 19 000 км.

<sup>3</sup> Чуть более 67 км.

семи перед выкупом. Понятно, что правление стремилось всячески завязать доходность и делало это, разумеется, за счёт урезания расходов на эксплуатацию и ремонт. В 1885 г. на дорогу был прислан правительственный инспектор – упомянутый Кронеберг. Поначалу он попытался бороться со злоупотреблениями, временами его отношения с правлением дороги обострялись настолько, что на заседания он ходил с револьвером. Но Министерство путей сообщения его почти не поддерживало, и Кронеберг сдался [48].

Правление дороги нещадно эксплуатировало персонал, экономило на ремонте подвижного состава, мошеничило с закупками угля (те же лица, что входили в правление дороги, образовали угольную компанию – сами себе продавали бросовый уголь по завышенным ценам, а убыток покрывали казенной дотацией) и, конечно же, закупало бракованные материалы [48].

Участок пути Тарановка – Борки, на котором потерпел крушение царский поезд, ещё летом того же 1888 г. был признан аварийным, и машинистам рекомендовали тихую езду. Этот отрезок пути был введён в эксплуатацию всего за два года до крушения, но он изначально был уложен с превышением допустимого угла наклона, балласта насыпали меньше нормы, и насыпь постоянно оседала и размывалась дождями. Строили торопливо, шпалы клали бракованные, слабые, как следует держать рельсы они не могли, а за два года кое-где и вовсе прогнили и рассыпались. Правда, перед проходом чрезвычайного поезда балласт подсыпали, а шпалы заменили, но не новыми, а снятыми с другого участка по причине их негодности [48].

Обычные поезда дорога худо-бедно выдерживала, хотя не крупные аварии случались часто. Но тяжеленный царский поезд на скорости в 68 вёрст в час и с сильно раскачивавшимся первым паровозом создавал ненормально сильное боковое давление на рельсы. Будь шпалы качественные, всё бы, может, обошлось – проездил же этот состав десяток лет. Но шпалы были слабые и порвались. Паровоз сошёл с рельсов, массивные царские вагоны раздавили находившиеся перед ними вагоны полегче, довершил картину развалившийся министерский вагон Посьета. Шпалы оказались разрезаны вплоть до вагона наследника-цесаревича, стоявшего в составе десятым [48].

На разрушенный вагон-столовую должны были наехать следующие за ним вагоны, но два ближних к нему развернулись на стальных рельсах поперек, образовав баррикаду. Однако последовавший удар был столь силен, что проломил вагонную стенку и в пролом выбросило на откос земляной насыпи малолетнюю великую княжну Ольгу. Девочка осталась невредимой. Она закричала: «Папа, папа, я жива!». Малолетний великий князь Михаил был вынут из-под

вагонных обломков солдатом при помощи императора. Из членов царской семьи больше всех пострадала старшая дочь Ксения, которая на всю жизнь осталась горбатой. Во всём поезде уцелело только пять вагонов. Страшно пострадал вагон, в котором ехали придворные служащие и буфетная прислуга. В нём оказалось большинство жертв. Всего при крушении поезда было 68 пострадавших [27]. Число погибших в источниках разнится, обычно приводят цифру 19, 20 или 21 человек [26; 27]. И 37 человек были ранены [48]. Только вечером того дня, когда были собраны все трупы и не осталось на трагическом месте ни одного раненого, царское семейство пересело в прибывший свитский поезд и было переправлено на станцию Лозовая. Под утро следующего дня, то есть 18 октября, поезд отбыл в Харьков [47; 48; 49; 50].

19 октября 1888 г. поздно вечером императорский поезд подошел со стороны Белгорода к станции «Курск-1». Вся царская семья вышла на перрон. Преосвященный Юстин произнёс краткое приветствие императору и благословил его иконой. Александр III принял доклад от губернатора П. П. Косаговского и военных начальников. Потом царь с женой приняли хлеб-соль от депутатов дворянства, земства, города и обществ пригородных слобод. Через некоторое время императорский поезд отправился в Петербург [48].

На плане города Курска, составленном землемером Д. М. Антоновым и изданном книжным магазином К. И. Ивановой в 1904 г., в самом начале Шоссейной улицы (ныне ул. Интернациональная), у железнодорожного вокзала «Курск-1» крестиком отмечена часовня. Она была сооружена в 1890 г. Ямским обществом в память избавления императора Александра III и его семьи от гибели при трагическом крушении железнодорожного поезда близ станции Борки 17 октября 1888 г. [48; 47].

Проведя тщательное расследование дела, Анатолий Фёдорович Кони пришёл к заключению о «преступном неисполнении всеми своего долга» (современный уголовный кодекс квалифицировал бы это как «преступную халатность»). Он решил, что привлечь к суду непосредственных виновников крушения – машинистов, Кронеберга и Кованько (не вмешавшихся и не ограничивших скорость на аварийном участке) – было бы несправедливо. Кони замахнулся на высших лиц – Таубе, Шернвалю, Черевина и, конечно же, Посьета. Кроме того, он считал необходимым отдать под суд и членов правления Курско-Харьковско-Азовской железной дороги – за хищения и за то, что довели дорогу до опасного состояния [48].

Привлечь к суду персон такого ранга в тогдашней России было делом беспрецедентным. В железнодорожном ведомстве прочно укоренилась идея, со-

гласно которой любую ответственность за аварии несли железнодорожные служащие, но никак не собственники дорог, какие бы злоупотребления за ними ни водились. А что касается ответственности министров и прочих высоких сановников, так об этом прежде и речи не заходило. Но и случай был из ряда вон выходящий, ведь под угрозой оказались государь и наследник [48].

Александр III живо интересовался ходом следствия, выслушал подробный доклад Кони и согласился, что судить следует главных виновников – министров и правление. До царя не так часто доходила объективная информация о реальном положении дел, и рассказ о железнодорожных злоупотреблениях его впечатлил. Кони, между прочим, сообщил, что до открытия железной дороги в Харьковской губернии было 60 000 десятин леса <sup>1</sup>, а на тот момент осталось меньше 6 000 десятин <sup>2</sup>, остальное истребили на шпалы и топливо, пользуясь вынужденно низкими ценами и отсутствием правительственного контроля. Российским законодательством не была предусмотрена процедура привлечения министров к суду, и Александр III отдал распоряжение министру юстиции разработать и провести через Государственный совет соответствующий законопроект [48].

Тем временем в обществе (и в печати) начали ходить самые причудливые слухи насчёт крушения. И про террористов, и про некоего мальчика, принесшего в царский вагон бомбу под видом мороженого [7, с. 25-28; 8, с. 121-122]. Говорили также, что приказ об опасном ускорении поезда отдал сам царь (когда Кони сообщил ему об этом, Александр III засмеялся, сказал, что ничего подобного не говорил, и попросил уж его-то под суд не отдавать). Все ужасались катастрофе и радовались чудесному спасению августейшей фамилии. Но, как только речь зашла об ответственности высокопоставленных лиц, у них нашлась масса защитников. Посыет через месяц после крушения был смещён с министерского поста, но назначен в Государственный совет с приличной пенсией. Его супруга рассказывала в великосветских петербургских салонах, сколь сильно он удручён происшедшим. Посыета жалели. Все сходились во мнении, что бесчеловечно было бы публично объявить его виновным. В харьковских гостиных очень сочувствовали членам железнодорожного правления – некоторые из них были очень видными фигурами в свете, у них были такие очаровательные жены... Про Кони стали говорить, что он социалист, «красный», возбуждает рабочий вопрос. Даже политические доносы на него писали. Как-то все очень быстро забыли, что вообще-то речь шла о царской семье [48].

---

<sup>1</sup> 65 550 га.

<sup>2</sup> 6 555 га.

Новый Закон был принят. По нему вопрос о предании министров суду сперва должен был идти на рассмотрение царю, а затем, «удостоясь высочайшего уважения», поступать в Государственный совет. Решался он в два этапа, сначала в особом присутствии при Государственном совете, затем выносился в департамент гражданских и духовных дел. Там уже окончательно голосовали за отдачу под суд, прекращение дела или наложение взыскания без суда. И вот в феврале 1889 г. дело о крушении слушалось в Государственном совете. Члены его, понятно, оказались в сложном положении: достаточно ясно и недвусмысленно высказанная высочайшая воля требовала осуждения Посьета и прочих, а корпоративные интересы были направлены на то, чтобы этого не допустить и не создать опасного для бюрократической верхушки прецедента [48].

Особое присутствие состояло из председателей департаментов и заинтересованных министров. Оно выслушало доклад следствия и приступило к прениям. Присутствовавшие великие князья Михаил Николаевич и Владимир Александрович придерживались мнения, что тут «нечего долго обсуждать», и потребовали отдать Посьета под суд с излишней даже, по мнению Кони, безжалостностью. Часть присутствовавших с этим согласилась. Но затем возникли новые повороты сюжета. Умный и хитрый бывший министр финансов Абаза высказался в том духе, что Посьет, несомненно, виноват и «привлечение его к суду является делом элементарной справедливости», но ведь его вина была очевидна сразу после крушения, тем не менее, он еще месяц пробыл министром, а, получив отставку, был назначен в Государственный совет. Следовательно, заключил Абаза, верховная власть простила Посьета, и со стороны особого присутствия карать его было бы неуместно. Министр внутренних дел граф Толстой убеждал, что отдача министра под суд означала бы падение престижа власти в глазах общества. Председатель департамента законов Государственного совета барон Николаи описал душевные страдания несчастного Посьета («представьте себе, что должен выстрадать теперь почтенный Константин Николаевич!»), призвал подумать, сколь они усугубятся от рассмотрения дела в суде, сделал вывод, что это будет «ненужной жестокостью», и в заключение прослезился. Но голосование все-таки решило дело в пользу отдачи Посьета и Шернвалю под суд [48].

Последовал ряд заседаний департамента гражданских и духовных дел. Они были вялыми, шли вразброд, параллельно члены департаментов выслушивали всевозможные уговоры и просьбы и колебались всё более и более. В итоге они провалили вопрос о суде и проголосовали за вынесение Посьету и Шернвалю выговоров даже без занесения в формуляр [48].

В наибольшую немилость попал начальник управления железной дороги В. В. Салов, который, по словам С. Ю. Витте, «сажал всюду своих различных товарищей, самых глупых и неспособных людей» [23]. К таким С. Ю. Витте причислил и инспектора императорских поездов Таубе. Карьера В. В. Салова на этом закончилась, а С. Ю. Витте стремительно ворвался в верхние эшелоны власти. Из титулярных советников он сразу был повышен до действительного статского советника, затем он получил должность директора департамента железнодорожных дел в Министерстве финансов, через 4 года стал министром и в течение следующих 13 лет оставался достаточно влиятельной фигурой во внутренней и внешней политике Российской империи.

Александр III не мог себе позволить оказать более явное давление на чиновников, тем более будучи заинтересованным лицом в этой истории. Русский «самодержавный произвол» на самом деле жестко регламентировался нормами неписаных обычаев, бюрократических либо сословных. Император не был царём из сказок, он не мог поступать по принципу «что хочу, то и ворочу» и довольно часто был вынужден идти на поводу у своего окружения, даже в мелочах [48].

В деле с крушением царю оставалось только принять решение Государственного совета. Единственное, что он себе позволил, – своей волей прекратил всё дело о крушении целиком. За такой исход дела боролся и Анатолий Фёдорович Кони: уж очень несправедливо было бы судить невысокопоставленных виновников. Император издал милостивый манифест и дело было закрыто. Александр распорядился опубликовать выводы следствия и поручил Кони написать статью. Однако в печать она не попала... [48].

Тем не менее, как верно отметила О. Н. Дёмина, скандал не прошёл напрасно, став ускорителем процесса выкупа частных железных дорог государством [27].





*«Бог один нас спас и  
проявил над нами чудо»*

Александр III

#### Глава 4

### **ВОЗВЕДЕНИЕ СПАСОВА СКИТА И ПАМЯТЬ О ЧУДЕСНОМ СПАСЕНИИ**

После чудесного спасения Александр III повелел выстроить на месте проишествия мемориальный храмовый комплекс. В первую очередь были возведены храм Христа Спасителя и часовня Нерукотворного Спаса.

Первая мысль, послужившая началом построения мемориального комплекса на месте катастрофы, была высказана настоятелем Святогорского монастыря архимандритом Германом. В частной беседе он указывал: «Народ толпами ходит на место крушения царского поезда, осматривая его, и ропщет, что нет никакого здания, хотя бы часовни, для принесения Богу благодарных молитв за спасение царя» [6, с. 7]. Вскоре после чудесного спасения царской семьи он поделился своими соображениями с харьковским архиепископом Амвросием. Было решено назвать комплекс Спасовым Скитом. Архиепископ Амвросий безотлагательно написал письмо обер-прокурору Синода К. П. Победоносцеву, в котором испрашивал ходатайства перед императором о соизволении на задуманное [6, с. 7].

27 апреля 1888 г. архиепископ Амвросий получил из Синода извещение за № 2231, в котором говорилось о высочайшем соизволении на строительство скита. Уже 30 мая 1889 г. состоялось первое заседание Комитета по возведению храма Христа Спасителя, на котором постановили при строительстве в центре архитектурного ансамбля поставить храм, а на месте самой катастрофы возвести часовню. В тот же день решился вопрос с земельными ресурсами под этот проект – землевладелец Аполлон Михайлович Мерненков пожертвовал более 9 дес.<sup>1</sup> земли у самого места катастрофы. Для постройки деревянного храма (рис. 7; 8) инженер Н. М. Шевцов пожертвовал 10 000 рублей. Снабжение нового монастыря соответствующей обстановкой взял на себя архимандрит Герман

---

<sup>1</sup> Свыше 10 га.

[6, с. 7]. Основанный здесь монастырь стал филиалом Святогорского монастыря [35].

Чтобы работы по постройке комплекса продвигались быстрее, сюда переселили несколько десятков крестьянских семей, основали посёлок, которому позже дали название Спасов Скит [55]. Часть земли для строительства была пожертвована крестьянами соседнего с. Соколово [25]. Другую часть земли пожертвовал один из местных чиновников, губернский секретарь [55]. Средства на сооружение храма поступали от множества людей, в основном от железнодорожников [25].

Деревянный храм был изготовлен в Москве и по железной дороге переправлен на место постройки в Харьковскую губернию. Все подрядчики, мастера и художники выполнили работы в назначенный срок, и через четыре месяца от начала дела, 20 августа 1889 г., Скит был открыт и первый храм в нём во имя Христа Спасителя, нерукотворного Его образа, торжественно освящён. Второй тёплый храм Введения Пресвятой Богородицы, устроенный архимандритом Германом в трапезном корпусе, был освящён 2 ноября 1889 г. 21 мая 1891 г. Её Величество государыня императрица Мария Фёдоровна, посетила Спасов Скит, прибыв на закладку храма Преображения Господня [6, с. 8].

11 мая 1893 г. Спасов Скит посетили государь император Александр III, государыня императрица Мария Фёдоровна, цесаревич Николай Александрович, великие князья Михаил и Алексей Александровичи, а также великие княжны Ксения и Ольга Александровны [6, с. 9].

Деревянный комплекс просуществовал в период 1889–1894 гг. После преждевременной кончины Александра III было принято решение о постройке каменного архитектурного ансамбля. Храм и часовня построены были в русско-византийском стиле по проекту академика архитектуры Р. Р. Марфельда (1852 † 1921) [51; 52]. Атаман Войска Донского генерал-адъютант Н. И. Святополк-Мирский передал в комитет по строительству каменного храма 2 200 рублей [14]. Присылали пожертвования и европейские монархи: короли, князья, герцоги [34].

Храм Христа Спасителя располагался в 27 сажнях<sup>1</sup> от насыпи железной дороги (рис. 10), а напротив него в самой насыпи, на том месте, где находился вагон-столовая, из-под обломков которого вышли невредимыми государь и его семья, устроена была часовня Нерукотворного Спаса [38, с. 5].

---

<sup>1</sup> 57,6 м.

Храм (рис. 11) был однопрестольный, рассчитанный на 700 человек. С востока, севера и юга к нему примыкала крытая галерея и трое входных сеней. Алтарём храм был обращён на восток, т. е. к полотну железной дороги и часовни, и с этой стороны находился главный вход в храм. Он был устроен таким образом, что вёл в галерею, посредством которой, огибая алтарную, северную и южную стены, молящиеся вступали в северные или южные двери [38, с. 5]. Храм Христа Спасителя возводили по аналогии с московским одноимённым храмом в честь победы России над Наполеоном, размерами он не уступал. О его величии можно судить по одному воспоминанию старожилов – когда была солнечная погода, сияние купола люди видели даже в Харькове, на Холодной Горе, за 50 километров отсюда [55].

Часовня состояла из пещерной части, расположенной в глубине железнодорожной насыпи, и входной четырёхгранной башни с золотой главой и крестом. Церковь и часовня по замыслу проекта являлись единым архитектурным комплексом [38, с. 6; 59].

В юго-восточной части окружавшей храм площади расположили братскую могилу, в которой погребли останки людей, погибших при крушении царского поезда. На могиле был поставлен памятник – гранитная плита (рис. 24) с выбитыми крестом и надписью: *«Здесь погребены части лиц, погибших при крушении Императорского поезда 17 октября 1888 года»* [38, с. 6].

От храма к часовне вела широкая аллея. Другая широкая аллея (параллельная полотну железной дороги) вела к Спасову Скиту (мужскому монастырю), расположившемуся на расстоянии 131 сажени<sup>1</sup> от храма [38, с. 6]. На том месте, где императрица со своими детьми ухаживала за больными, администрацией Курско-Харьково-Азовской железной дороги был разведён сквер, находившийся, таким образом, между храмом и часовней [47].

В 1898 г. в Спасовом Скиту находилось 80 человек братии: из них 5 иеромонахов, 2 иеродиакона и 15 человек певчих [6, с. 9].

Следует отметить, что в память чудесного спасения царской семьи на пожертвования населения были построены десятки церквей и часовен по всей империи – от Крыма до Восточной Сибири [35; 37]. Для увековечивания памяти чудесного спасения царской семьи в Харькове был предпринят ряд других памятных мероприятий, в частности, отливка серебряного колокола для Благовещенской церкви в Харькове, устройство ряда благотворительных учреждений, стипендий и пр. [47; 65]. Харьковский купец, коммерц-советник Н. В. Орлов из

---

<sup>1</sup> 279,5 м.

Харьковского купеческого общества выступил инициатором создания Коммерческого училища имени императора Александра III. Решение о создании училища было принято 31 октября 1888 г., а здание (рис. 17) выстроено в 1891 г. по проекту архитектора А. Н. Бекетова [46].

По высочайшему повелению от 13 марта 1900 г. храм Христа Спасителя и часовня с принадлежащим ему капиталом в 20 000 рублей и землёю (около 10 десятин)<sup>1</sup> были переданы в ведение министерства путей сообщения, а 2 июня того же года по высочайшему повелению министерством земледелия и государственных имуществ было передано министерству путей сообщения 75 десятин<sup>2</sup> казённой земли для устройства при храме Христа Спасителя Инвалидного дома (*убежища*, по тогдашней терминологии) [38, с. 6]. 17 октября 1909 г. перед входом в здание Инвалидного дома был открыт памятник Александру III. Он представлял собой бюст императора в сюртуке и фуражке на постаменте из розового гранита. Деньги на памятник были пожертвованы служащими железной дороги. После революции 1917 г. бюст царя был сброшен, постамент же с повреждённым бронзовым барельефом сохранился до наших дней [47]. Было создано особое попечительство, призванное заботиться о состоянии храма. На средства железнодорожных обществ, за счёт пожертвования служащих и частных лиц были построены больница и дом для престарелых железнодорожников, открыты церковноприходская школа, народная бесплатная библиотека имени императора Александра III. Впоследствии на протяжении многих лет император приезжал сюда во время пасхальных празднеств [25; 50; 61].

В 1901 г. действительный член Объединения ревнителей исторического просвещения Скаржинский инициировал открытие бесплатной библиотеки при храме Христа Спасителя. 20 февраля 1902 г. он получил на это окончательное разрешение, с условием, что в течение его отсутствия наблюдать за библиотекой будет законоучитель Тарановского начального училища священник Иоанн Богословский. При храме появились, школа, библиотека, мемориальный музей, посвященный событиям 17 октября 1888 г. Змиевское земство заботилось о содержании всего комплекса. Так, в частности, на очередном заседании Змиевского уездного земского собрания в 1902 г. было утверждено назначение на должность врача в «убежище железнодорожных инвалидов в Спасовом Ските» врача 7-го медицинского участка (центр в Тарановке) Демьянова Степана Ильича, имевшего чин коллежского советника [21. – Ф. 309. – Оп. 1. – Ед. хр. 2. – Л. 4; 4, с. 134].

---

<sup>1</sup> 10, 925 га.

<sup>2</sup> Почти 82 га.

С 1903 по 1909 г. примерно 15 000 руб. в год ассигновались на содержание инвалидного дома, из них 4 000 руб. использовалось на текущий ремонт здания, отопление и освещение помещений. А с 1900 по 1909 г. на ремонт Храма и часовни потратили около 90 000 руб. Для обеспечения порядка в Храме церковным старостой был назначен наследный почетный гражданин Е. Д. Школяренко [17].

После смерти императора был создан Русский музей Александра III. В 1898 г. харьковский фотограф А. М. Иваницкий (рис. 6) прислал в музей альбом фотографий, снятых на станции Борки во время освящения храма и посещения его высокопоставленными лицами. Подарок включал 10 фотографий, вложенных в футляр [18]. Позже фотограф, был награждён серебряной медалью, учрежденною в память открытия Русского музея императора Александра [20]. Известность А. М. Иваницкий приобрёл после серии фотографий, сделанных с места крушения царского поезда. За эту серию снимков император Александр III наградил фотографа перстнем с бриллиантами и участком земли близ города Змиева (хутор Заячий). Впоследствии здесь, на даче Иваницкого, побывало много знаменитостей: Ф. И. Шаляпин, С. И. Васильковский, Н. С. Самокиш, З. Е. Серебрякова и мн. др. [41]. Вообще, А. М. Иваницкий неоднократно получал от императора благодарности. Нам удалось обнаружить упоминания о следующих:

- 1889 и 1891 гг. – благодарность от императора Александра III;
- 1888 г. – перстень с рубином и бриллиантом от Александра III;
- 1893 г. – кольцо с двумя бриллиантами;
- 1898 г. – кольцо с сапфиром и бриллиантом;
- 1894 г. – благодарность от Императрицы Марии Фёдоровны.

Несколько снимков катастрофы царского поезда были, предположительно, сделаны А. К. Федецким в день катастрофы или 18 октября утром. По сообщениям прессы известно, что Федецкий сделал серию фотографий, оформленных в альбом, который был подарен Великому Князю Сергею Александровичу на фотовыставке в Москве 7 января 1889 г. Другой такой же получил король Дании Христиан IX [18; 17]. Также А. К. Федецкий выполнял съёмку торжеств по поводу закладки храма в Спасовом Скиту.

Фотографии этого автора стали со временем известны многим монархам Европы. Подобно А. М. Иваницкому А. К. Федецкий был обласкан монаршими милостями:

- 28 ноября 1888 г. – «Высочайшая благодарность» императора Александра III за снимки крушения царского поезда;
- 14 января 1889 г. – золотая медаль от короля Дании Христиана IX;
- 21 января 1889 г. – бриллиантовый перстень;
- 28 марта 1889 г. – золотая медаль от императора Германии Вильгельма II за снимки катастрофы императорского поезда;
- 12 сентября 1889 г. – «Высочайшая благодарность» короля Дании Христиана IX за снимки моментов освящения храма в Борках;
- 17 сентября 1889 г. – «Высочайшая благодарность»;
- 11 декабря 1892 г. – бриллиантовый перстень с вензелем от Великого Князя Михаила Николаевича;
- 29 июня 1894 г. – бриллиантовый перстень от императора Александра III за снимки освящения храма в Борках;
- 31 декабря 1894 г. – «Высочайшая благодарность» императрицы Марии Фёдоровны;
- 23 августа 1898 г. – бриллиантовый перстень от императора Николая II за снимки его посещения Спасава Скита [13; 17; 20 и др.].

К годовщине спасения императорской семьи приурочил свою книгу и служитель кафедры Исаакиевского собора Е. В. Богданович. Работа получила название «Сила Всевышнего, чудодейственно явленная 17-го октября 1888 года». Нам, к сожалению, не удалось обнаружить её, однако в прессе сохранились отзывы об издании. Книга Е. В. Богдановича была издана в большом количестве экземпляров и предназначена для бесплатного распространения. В день празднования первой годовщины её раздавали народу и войскам гвардии в церквях столицы. В первой части были изложены подробности катастрофы, а во второй – объяснение значения события с морально-христианской точки зрения. На обложке брошюры была размещена молитва, составленная по благословию Синода. Издание было украшено изображением Спасава Скита, построенного на месте катастрофы и освященного 20 августа 1889 г. К брошюре добавлялся «художественно Составленные снимок» с иконы благословляющего Спасителя, написанной профессором Н. А. Кошелевым по заказу сенаторов в честь чудесного спасения императорской семьи.

Также весной 1889 г. в ограниченном количестве экземпляров появляется сборник воспоминаний чинов 10-го армейского корпуса, которые находились в охране. Они описывают катастрофу и передают восторженное впечатление от

нескольких предложений императора, сказанных ефрейтору Цаль-Пивню и поручику Загорскому.

Харьковский художник Н. Н. Каразин вскоре после катастрофы 17 октября, написал картину с изображением спасения императорской семьи. Император лично заметил некоторые орехи. И тогда, согласно указаниям монарха, художник нарисовал другую картину. Работа была разрешена к изданию министром Двора графом Воронцовым-Дашковым олеографическим методом как единая историческая картина. С 7 по 13 мая 1889 г. эта картина, написанная акварелью, была выставлена в Харьковском Биржевом зале.

Наш известный соотечественник С. И. Васильковский тоже посвятил одну из своих картин катастрофе императорского поезда. Следующий день после катастрофы ректор академии отправил его на место аварии. Во время выставки в Петербургской академии императрица даже обратила внимание на реалистичность картины Сергея Ивановича.

К сожалению, недолгим было правление императора Александра III. Полученные во время катастрофы ушибы спровоцировали у императора болезнь почек, из-за которой через шесть лет он умер. После непродолжительной болезни, 20 октября 1894 г. Царь, трижды причастившись перед смертью, отошёл в вечность, напутствуемый находившимся при нём великим молитвенником и чудотворцем земли Русской отцом Иоанном Кронштадтским [40].

На смерть русского царя отреагировал весь мир – и это уважение к нему было просто удивительно на фоне обычной европейской русофобии. Французский министр иностранных дел Флуранс говорил: «Александр III был истинным русским царем, какого до него Россия давно уже не видела. Конечно, все Романовы были преданы интересам и величию своего народа. Но побуждаемые желанием дать своему народу западноевропейскую культуру, они искали идеалов вне России... Император Александр III пожелал, чтобы Россия была Россией, чтобы она, прежде всего, была русскою и сам он подавал тому лучшие примеры. Он явил собою идеальный тип истинно русского человека». Даже враждебный России маркиз Сольсбери признавал: *«Александр III много раз спасал Европу от ужасов войны. По его деяниям должны учиться государи Европы, как управлять своими народами»*. Об этом уважении современников к русскому императору до сих пор свидетельствует названный его именем мост через Сену в самом центре Парижа [40].





*«Не приведи Бог видеть русский бунт –  
бессмысленный и беспощадный. Те, которые  
замышляют у нас невозможные перевороты,  
или молоды и не знают нашего народа,  
или уж люди жестокосердные, коим чужая  
головашка полушка, да и своя шейка копейка».*

«Капитанская дочка»

А. С. Пушкин

## Глава 5 В ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

Конец духовному и физическому величию мемориально-архитектурного комплекса был положен в годы революций 1917 г. После Февральской революции крестьяне начали самозахваты монастырских земель. Приход к власти советов, лидерство в которых занимали большевики, узаконил постепенное уничтожение Церкви.

В результате политики «красного террора» были зверски убиты большевиками настоятель Спасова Скита архимандрит Родион (рис. 19) и иеромонах Анастасий (благочинный духовник, казначей и эконоом обители) [32, с. 45]. В общей сложности, красноармейцы 6-й повстанческой дивизии П. Е. Дыбенко расстреляли 49 монахов Спасово-Скитского монастыря, а картины-иконы В. Г. Маковского (рис. 12; 13; 14) втоптали в грязь [31, с. 44]. По сведениям С. И. Авербуха убийство монахов произошло 28 декабря 1918 г. и погиб тогда в Спасовом Скиту 101 монах, шесть настоятелей храмов и офицеров, укрывшихся в монастыре [40]. Иеромонах Логвинов Фома Васильевич, избежавший расстрела в стенах монастыря, был расстрелян в Киеве 9 дек. 1920 г. Вероятно, большевики припомнили монахам их черносотенное прошлое. Ещё в 1908 г. в Спасово-Скитском монастыре, настоятелем которого был тогда ещё игумен Родион, открылся отдел Харьковского Союза Русского Народа. В этот отдел вступило всё чёрное духовенство монастыря [31, с.44].

В 1920-е гг. на территории Спасова Скита был открыт детский дом для голодающих детей Поволжья, который находился в ведомстве Дорпрофсожа



(профессионального союза работников железной дороги). Все здания от уездного исполкома отошли к Профсоюзу железнодорожников. На территории бывшего монастыря была открыта школа, организованы библиотека и музыкальный кружок.

Все ценности монастыря были конфискованы, а уникальный массивный серебряный колокол был вывезен в Харьковский кафедральный собор, потом в Укрсовнархоз, после чего исчез навсегда [36, с. 244]. В 1937 г. в купол храма Христа Спасителя попала молния [34].

Высотные стены храма были разрушены в ходе боёв Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. (рис. 20). Изначально немецкое командование обустроило в подвалах храма военно-полевой госпиталь. Исследователи приводят факт подрыва самого здания. Произошло это 7 сентября 1943 г. [36, с. 244]. Вопрос относительно того, кто именно произвёл взрыв (советские партизаны или сами немцы), пока остаётся открытым [34; 36, с. 244; 50]. К кон. 1950-х гг. стены храма ещё возвышались над землёю на 2–3 м. Позднее остатки стен были разобраны на кирпич, который пустили на возведение коровника племенного хозяйства «Червоний велетень». Остатки фундамента разобрали для своих нужд местные жители [25; 50].

Большая часть зданий монастырского комплекса была полностью уничтожена. Остались лишь здания гостиницы и школы, где теперь располагаются больница и магазин, а также полуразрушенная часовня Спаса Нерукотворного (рис. 25), которую (много позднее) местный совхоз использовал как склад удобрений и ядохимикатов [25]. Собственно, от часовни остался лишь подземный ярус [61], башенная её часть находилась в полуразрушенном состоянии.

Надгробная плита, покоившаяся над братской могилой погибших при крушении поезда, в советское время находилась на территории школы, где использовалась то ли для крыльца, то ли как подставка для ёмкостей с водою. Когда старое здание школы разрушали, экскаватор грузил остатки кирпичного щебня, перевернул эту плиту. Тогда только люди обратили внимание на выбитые на камне крест и надпись. Уже после реставрации часовни и железнодорожной платформы, плита была перевезена на место, где располагался храм Христа Спасителя [25].

После прихода большевиков всё изменилось: село переименовали в Шеметов, так звали одного из первых жителей, потом вынесли иконы, закрыли храм, устроили в нём склад для ядохимикатов, вскоре поселили обездоленных детей. Второй раз переименовали село уже в тридцатых годах – в Первомайское. Почему, неизвестно. Тогда в области сёл с такими названиями было около 30, да-

же неподалеку было одноимённое. Многие люди, ехавшие в наши края впервые, не доезжали до своего Первомайского, выходили у нас, постоянно путаница была [55].

Всё, что после люди нашли под обломками, было собрано местным учителем истории Яковом Ивановичем Красюком (1924 † 1967), после смерти которого, было принято решение создать в местной школе музей его имени. Ныне это Народный историко-краеведческий музей им. Я. И. Красюка Первомайской гимназии [45].

Из двадцати мозаичных икон, изготовленных мастером А. А. Фроловым, сохранились только две [34]. Они хранятся сейчас в музее. На первой иконе изображён равноапостольный князь Владимир Святославович (рис. 28), на второй – Михаил Черниговский (рис. 27).

Хранится в музее и предмет из царского сервиза – блюдо с голубыми кафёмками (рис. 23). Тогда, сразу же после крушения поезда, императрица награждала предметами сервиза всех, кто оказывал помощь раненым. Данное блюдо было подарено прабабушке руководителя музея Зинаиды Николаевны Мотроновской – Татьяне Петровне Покрыш. Тогда ей было всего 10–12 лет. Она пасла коров на лугу возле железной дороги. Когда где-то вдалеке послышался шум приближающегося паровоза, а вскоре показался и сам поезд, животные всполошились, а пастухи притихли и наблюдали, как пыхтит машина. Что-то загрохотало, в одну секунду поднялся страшный шум, смешались звуки ломающегося железа, крики и стоны людей... На место начали сбегаться люди из соседних сёл, стали помогать пострадавшим [34; 55]. З. Н. Мотроновская вспоминает: *«Бабушке императрица подарила два блюда: одно большое, вот это, второе меньше и несколько тарелок. Бабушка всегда с пиететом рассказывала о том, что это память о царице и берегла его всю жизнь. Когда началась война, она собрала всю посуду, перемотала соломой, положила в просмоленный мешок и закопала в саду. Когда село освобождали, хата сгорела, ничего не осталось, а посуда в земле уцелела»* [55].

Кроме блюда, в музее хранятся другие подарки августейшей особы, в том числе царская банкнота номиналом сто рублей. Её Величество одарила деньгами местного мальчишку, а тот не посмел потратить подарок императрицы и берёг всю жизнь [55]. Здесь же в музее можно увидеть колокола, подобранные на руинах храма Христа Спасителя, иконы из деревянной церкви [34]. Несколько реликвий удалось добыть для музеев и местному краеведу А. М. Комову. Один из ценнейших раритетов – памятная медаль, которую отлили всем, кто остался

в живых после крушения. Удалось собрать много фотографий, связанных с крушением, а также почтовых открыток тех времён [55].

Из сказанного очевидно, годы советской власти сказались на мемориально-архитектурном комплексе самым пагубным образом, оставив от бывшего величия считанные крупницы.





*«Время разбрасывать камни,  
и время собирать камни...»*  
Библия: Книга Екклесиаста.

## Глава 6 НАЧАЛО ВОЗРОЖДЕНИЯ

В 1992 г. по просьбе местных жителей в руинах часовни был открыт приход Нерукотворного Образа Христа Спасителя, начались богослужения [25]. 1 сентября 1993 г. под № 684 была зарегистрирована православная община этого прихода. Возглавил приход иерей отец Леонид (Петрович Побигайленко) [1].

Долгие годы местные жители оббивали пороги и государственных учреждений, и Харьковской епархии с просьбой восстановить разрушенную часовню [61]. В 2000 г. на приём к начальнику Южной железной дороги (ЮЖД) Виктору Николаевичу Остапчуку (рис. 34) пришли две жительницы Первомайского – попросили помочь как-то укрепить часовню, чтобы она совсем не разрушилась и обустроить крышу. Началось исследование архивных материалов, дабы выяснить, кому же принадлежит часовня. Выяснилось, что она находится на балансе железной дороги. Магистраль тянется много сотен километров, вдоль неё много церквей и ЮЖД помогала строить или восстанавливать некоторые из них. Но ни одна из них не находится непосредственно в такой близости [25; 62].

Идея возрождения часовни очень понравилась В. Н. Остапчуку: *«Можно сказать, сам Бог велел, чтобы мы её реставрировали. К тому же наша работа – это знак признательности людям, которые создали своими руками это чудо человеческой мысли, зодчества и мастерства. Это наше прошлое, наша история. Общеизвестно, что без прошлого нет будущего. Во имя этого будущего, для воспитания высокой духовности и нравственности мы и восстановили часовню Нерукотворного Спаса»* [62].

Реставрационные работы начались в 2002 г. и завершились 27 апреля 2003 г. ко дню Пасхи (рис. 26). Сейчас снаружи часовня выглядит примерно так же, как и тогда, когда была построена. Одновременно были проведены работы по реконструкции остановочной платформы [38, с. 11; 62]. В 2003 г. железнодорожники отстроили по старинным эскизам платформу и переименовали её в

«Спасов Скит». Чтобы с максимальной точностью воссоздать облик часовни (рис. 30; 31), а также внешний вид других элементов комплекса, были посланы запросы в различные архивные учреждения России. Краевед А. М. Комов лично ездил в Москву для поиска фотографий и чертежей [25].

В 2002 г. была проведена полная реконструкция станции Борки. Здание вокзала переведено на газовое отопление, в зале ожидания осуществлен евро-ремонт, установлены кондиционеры, новая мебель. Платформа выложена плиткой, для удобства пассажиров имеются лавочки с навесами [25; 61].

Надгробная плита, находившаяся над братской могилой погибших в катастрофе царского поезда, лежит теперь в нескольких метрах к югу от клумбы, разбитой на месте разрушенного храма Христа Спасителя. Отыскать саму могилу пока ещё не удалось [25].

По благословению Высокопреосвященнейшего Владыки Никодима (рис. 32) торжественное открытие состоялось в июле 2003 г. на открытии присутствовали: Преосвященнейший епископ Онуфрий (викарий Харьковской епархии), В. Н. Остапчук (начальник управления Южной железной дороги), Е. П. Кушнарёв (губернатор Харьковской области) [38, с. 14], генеральный консул Российской Федерации в Харькове А. Н. Корсун, глава Змиевской райгосадминистрации В. Н. Калашников [34], а также многочисленные жители села и гости.

В пещерной части часовни имеются три арочных углубления, в которые были вставлены покрытые сусальным золотом деревянные щиты в виде киотов. На них размещались 21 икона, пожертвованные людьми. Для восстановления этой традиции В. Н. Остапчук на день Святой Троицы 2005 г. пожертвовал икону Нерукотворного Спаса в окладе. Прихожане также жертвуют иконы. Ровно через год П. Н. Собчук пожертвовал икону Царских мучеников, А. И. Тиняков – икону «Вера, Надежда, Любовь», В. Н. Остапчук – икону Святого Николая Чудотворца в окладе [38, с. 15-16]. Предметом особой гордости реставраторов является внутренняя роспись часовни, идентичная той, что была в нач. XX в. [25].

Участие в реставрации принимали практически все службы Южной железной дороги: строители, связисты, энергетики. Хочется высказать слова благодарности принимавшим участие в реставрации. Это благотворительный фонд «Добро» (председатель правления Татьяна Николаевна Шаленко), строительные организации: СМП-166 (председатель Пётр Михайлович Кулинич) и СМП-655 (начальник Владимир Андреевич Сурай), общество с ограниченной ответ-

ственностью «Магик» (генеральный директор Сергей Игоревич Личнов) [38, с. 12; 62].

Настоятель церкви Нерукотворного Спаса, расположенной в часовне, отец Леонид (рис. 33) так говорит о данной святыне: «...уже сейчас люди верующие и неверующие часто приходят к этому святому месту – посмотреть, помолиться, подумать о смысле жизни. Сказано в священном писании: "вера без добрых дел мертва". ... Создателю было угодно, чтобы именно сейчас часовня была восстановлена. И мы счастливы, что смогли принять в этом участие» [62].

В настоящее время в с. Первомайское (станция «Спасов Скит») продолжает действовать приход, молитвенный дом Нерукотворного Спаса. Проводятся богослужения, действует воскресная школа [38, с. 16]. Сегодня в чистом и тихом парке возле часовни можно встретить туристов не только со всех уголков Украины, но и России, Европы, Америки. Однажды привезли сюда пожилую женщину. Она долго стояла и смотрела на храм, на уходящие поезда. А в стороне стоял мужчина, он тоже молчал. Женщина на прощание пожертвовала храму какие-то ценности, позднее выяснилось, что она – потомок погибших здесь. В поезде ехали её бабушка и дедушка. Дед погиб, а бабушка прожила долгую жизнь, но в поезда больше никогда не садилась [55].

По мнению С. Авербуха и С. Моисеева, «Спасов Скит место намоленное – средоточие духовной силы. Именно это место отмечено в духовной географии Руси. Ведь Русь реально существует, у неё даже глава есть – Патриарх вся Руси. Мы знаем, что без промысла и волос с головы не падает, так почему же так было угодно Господу, что именно в Борках, на территории нынешней Украины произошло чудесное спасение царской семьи, а не, к примеру, в Белгородской области? Не потому ли, чтобы потомки, невзначай не забыли, что фундамент Руси гораздо шире географических границ нынешней России, и не потому ли, что Россия, Белоруссия или Украина не вся Русь, а лишь части её. И части не дано иметь того, что можно обрести в целостности, а целостность – это соборность, это высота на которую нужно взойти через единомыслие, это коллективный труд, молитва общая, которая ценна в глазах Божьих.

Если Богу будет угодно, то, как зримое отображение нашей веры и нашего духовного единства храм Христа Спасителя в Спасовом Скиту вновь воздвигнется. Ведь Богу всё возможно, а вера с горчичное зерно и горы переставляет!» [40].



*«Человек, обладающий верой,  
приближается к совершенству,  
именно вера и совершенствует его».*

М. Дрюон

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведя лишь поверхностное исследование крушения царского поезда и истории храма Христа Спасителя, мы можем заключить, что тема эта, став в определённое время популярной и по-хорошему модной, всё ещё не полностью изучена. Если само крушение и расследование его причин описаны в научной литературе в достаточной степени, то величие и значимость такого архитектурного ансамбля, коим был Спасов Скит, не раскрыты в полной мере.

Между тем, привлечение даже незначительного числа источников, позволяет осветить все вопросы заявленной нами темы значительно глубже и пространнее. Благодаря синтезу широкого круга фактов, почерпнутых из источников и литературы, в настоящей работе достигнута цель и решены, поставленные в исследовании задачи. Оговоримся при этом, что не во всех частях данного труда автор является оригинальным исследователем, взяв на себя также труд обобщения уже известных ранее материалов.

«Нет ничего нового под солнцем!» сказано в книге Екклесиаста. Эти слова как никогда верны по отношению к русским землям. Разворовывание природных богатств, нещадная эксплуатация объектов экономической деятельности, выгораживание от справедливого суда высокопоставленных и власть имущих имеют в нашей стране давние корни. Вместе с тем, нельзя не отметить, что нашему народу также издревле были присущи глубокая, можно сказать мистическая, вера в Бога, Его всемогущество и Провидение. Описанное в этой книге служит тому подтверждением.

Достаточно лишь взглянуть на сохранившиеся фотографии Спасова Скита, и, в частности, храма Христа Спасителя, чтобы понять роль и значение события 17 октября 1888 г. для Змиевского края. Вероятно, не будет преувеличением сказать, что именно храм Христа Спасителя был самым великолепным произ-

ведением духовной и зодческой мысли во всей Харьковской губернии и всего Юга России.

Несмотря на разрушение архитектурного ансамбля, расстрел монахов, годы гонений на Церковь и забвения веры, можно говорить о том, что память о Спасовом Ските и сейчас ещё играет воспитующую роль в приобщении населения нашего региона к высокой культуре и духовности.

Надеемся, что настоящий труд будет оценён не только жителями Змиевского края: школьниками, студентами, работниками краеведческих музеев, но также теми паломниками и туристами, которые будут иметь счастливую возможность ознакомиться с таким памятником духовности, как часовня Спаса Нерукотворного.

Естественно, этот скромный путеводитель не исчерпывает всей темы и требует дальнейшего пристального изучения историками. Привлечение всего возможного перечня источников, составление альбома фотографий и чертежей Спасова Скита – вот дальнейшая перспектива для краеведов будущего. Всё это создаст возможность для возрождения всего архитектурного комплекса Спасова Скита.

29 июля 2012 г.

Автор







## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

### ИСТОЧНИКИ

#### Опубликованные материалы

1. Нерукотворного Образа Христа Спасителя храм // Харьковская епархия. – Режим доступа : <http://www.eparchia.kharkov.ua/churchinfo/254>. – Доступ 03.06.2012 г.
2. Описание Святогорского Спасова Скита и крушение императорского поезда 17 октября 1888 года. – Одесса, 1900.
3. Последование благодарственного и молебного пения, месяца октоврия в 17 день. – СПб., 1889.
4. Харьковский календарь на 1902 год. Год тридцатый. – Х., 1902.

### Мемуары

5. Витте С. Ю. Воспоминания / С. Ю. Витте // Александр Третий. Воспоминания. Дневники. Письма. – СПб., 2001. – С. 271 – 297.
6. Воспоминания преосвященного Амвросия, архиепископа Харьковского о построении Спасова Скита // Спасов Скит / Сост. А. М. Комов. – Б. м., б. г. – С. 7 – 9.
7. «Зарницы» : воспоминания о трагической судьбе предреволюционной России (1900–1917). – М., 2006.
8. Сухомлинов В. А. Воспоминания. Мемуары / В. А. Сухомлинов. – Мн., 2005.

### Периодика

9. Московские ведомости. – 1903. – 19 октября.
10. Московский листок. – 1888. – 18 октября.
11. Новое время. – 1888. – 19 октября.
12. Правительственный вестник. – 1888. – 18 октября.
13. Харьковские губернские ведомости. – 1900. – 7 апреля.
14. Южный край. – 1897. – 1 сентября.
15. Южный край. – 1897. – 20 августа.
16. Южный край. – 1897. – 3 декабря.
17. Южный край. – 1897. – 3 декабря; 4 декабря; 5 декабря; 6 декабря.
18. Южный край. – 1898. – 15 сентября.
19. Южный край. – 1898. – 17 октября.
20. Южный край. – 1898. – 19 мая.

### Архивные материалы

21. Государственный архив Харьковской области. – Ф. 309. – Змиевская уездная земская управа. Г. Змиев Харьковской губернии. – Оп. 1. – Ед. хр. 2. – Журнал очередного Змиевского земского собрания 30 сентября 1902 г.

## ЛИТЕРАТУРА И ЭЛЕКТРОННЫЕ РЕСУРСЫ

## Литература

22. Бровко В. П. Город Змиев и его тайны. Часть 4 / В. П. Бровко // Вісті Зміївщини. – 2012. – 16 жовтня. – С. 3.
23. Бровко В. П. Город Змиев и его тайны. Часть 4 / В. П. Бровко // Вісті Зміївщини. – 2012. – 30 жовтня. – С. 3.
24. Бровко В. П. Город Змиев и его тайны. Часть 4 / В. П. Бровко // Вісті Зміївщини. – 2012. – 2 листопада. – С.8.
25. Бурыковская Т. Спасов Скит / Т. Бурыковская // Зміївський кур'єр. – 2010. – № 21. – С. 11.
26. До 120-ї річниці катастрофи царського поїзда під Бірками / За матеріалами М. Кагановича // Вісті Зміївщини. – 2008. – 17 жовтня. – С. 9.
27. Дьоміна О. Опівдні царський потяг проминув зупинку «Таранівка» і рухався на Харків. Ніщо не віщувало лиха, та раптом потяг пішов під відкис. Після першого поштовху почувся страшний тріск – то ламалися вагони. Як це могло статися з «головним поїздом імперії»? терористичний акт, фатальний збіг обставин чи безвідповідальність? / О. Дьоміна // Зміївський кур'єр. – 2008. – № 46. – С. 5.
28. История городов и сёл. УССР : В 26 т. / Под общ. ред. П. Т. Тронько. – К., 1976. – Т. 1. Харьковская область.
29. Історія міст і сіл УРСР : У 26 т. / Під загальн. ред. П. Т. Тронька. – К., 1967. – Т. 1. Харківська область.
30. Каганович М. Крушение царского поезда 17 октября 1888 года на перегоне Тарановка – Борки / М. Каганович. – Иерусалим; Донецк, 2007.
31. Коловрат Ю. А. Змиевской уезд Харьковской губернии в годы Гражданской войны с Россией. 1917 – 1921 / Ю. А. Коловрат. – Х., 2012.
32. Коловрат Ю. А. История Змиевского края на страницах Интернета. Опыт работы с электронными ресурсами / Ю. А. Коловрат // Харьковский историко-археологический сборник. – 2011. – Вып. 8. – С. 38 – 50.
33. Константинов В. А. Анапа : путешествие в прошлое / В. А. Константинов. – Анапа, 2009.
34. Логвиненко Л. Нехай оберігає вас Нерукотворний Спас! / Л. Логвиненко // Слобідський край.
35. Незапланована зупинка «головного поїзда» / Підг. М. Біденко // Слобідський край. – 2008. – 18 жовтня.
36. Саяний М. І. Зміївщина – Слобожанщини перлина / М. І. Саяний. – Х., 2009.
37. Сокол К. Г. Монументальные памятники Российской империи / К. Г. Сокол. – М., 2006.
38. Спасов Скит / Сост. А. М. Комов. – Б. м., б. г.
39. Хименко Л. П. Соколів і соколяни. З далекого минулого до сьогодення (Історія. Документи. Спогади) / Л. П. Хименко, К. М. Коваленко. – Балаклея, 2007.

## Електронні ресурси

40. Авербух С. Европа снимала перед ним шляпу / С. Авербух, С. Моисеев // Руська Правда. – Режим доступа : <http://www.ruska-pravda.com/index.php/200911065058/stat-i/monitoring-smi/2009-11-06-07-30-20/pechat.html>. – Доступ 20. 05. 2012 г.
41. Генкин А. Новости. Дела давно минувших дней. За железнодорожные катастрофы наказания были разные / А. Генкин // Харьков транспортный. – Режим доступа : <http://gortransport.kharkov.ua/news/12690/> (дата обращения 20. 05. 2012).
42. Иваницкий Алексей Михайлович (1854–1920) // Phorum 5. – Режим доступа : <http://forum.fotoclub.info/read.php?6,3273> (дата обращения 1. 06. 2012).

43. Каганович М. Дорога на букву "Ж". Но не «железная», а «жидовская». Так отозвался о стальных магистралах ещё император Александр III / М. Каганович. – Режим доступа : [http://www.og.com.ua/st1502\\_2.php](http://www.og.com.ua/st1502_2.php) (дата обращения 04. 05. 2012).
44. Ключеров Г. История знаменитого крушения / Г. Ключеров // Магистраль. – Режим доступа : <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/istorija-znamenitogo-krushenija.html> (дата обращения 20. 05. 2012).
45. Коловрат Ю. А. Выдающийся археолог Змиевщины Яков Иванович Красюк / Ю. А. Коловрат // История Змиевского края. – Змиев. – 01.11.2009. – Режим доступа: <http://colovrat.at.ua/publ/6-1-0-71> (дата обращения 20. 05. 2012).
46. Коммерческое училище имени Императора Александра III // Ваши фотоальбомы в сети. – Режим доступа : <http://kharkovchanin.moifoto.ru/106105/f2732106> (дата обращения 21. 05. 2012).
47. Крушение императорского поезда // Википедия – свободная энциклопедия. – Режим доступа : [http://ru.wikipedia.org/wiki/Крушение\\_императорского\\_поезда](http://ru.wikipedia.org/wiki/Крушение_императорского_поезда) (дата обращения 20. 05. 2012).
48. Крушение царского поезда // Твой любимый Харьков. – Режим доступа : <http://tvoj.kharkov.ua/history/hst.php?r=13> (дата обращения 21. 05. 2012).
49. Крушение царского поезда // Харьков экскурсионный. – Режим доступа : <http://excurskharkov.narod.ru/3/05.htm> (дата обращения 20. 05. 2012).
50. Крушение царского поезда. Его причины и последствия // Спасов Скит. – Режим доступа : <http://www.excurskharkov.narod.ru/1/taranovkasokolovo.files/spasovskit.htm> (дата обращения 20. 05. 2012).
51. Марфельд Роберт Робертович // I love petersburg. ru. – Режим доступа : <http://www.ilovepetersburg.ru/content/marfeld-robert-robertovich> (дата обращения 30. 05. 2012).
52. Марфельд, Роберт Робертович // Википедия – свободная энциклопедия. – Режим доступа : [http://ru.wikipedia.org/wiki/Марфельд,\\_Роберт\\_Робертович](http://ru.wikipedia.org/wiki/Марфельд,_Роберт_Робертович) (дата обращения 30. 05. 2012).
53. Маслак С. М. Спасов Скит / С. М. Маслак // Змиевы горы. – Режим доступа : <http://zmiiev-gory.org.ua/library.php?LIB=spasov.html>, <http://zmiiev-gory.org.ua/library.php?LIB=spasov2.html> (дата обращения 20. 05. 2012).
54. О крушении царского поезда под Борками в 1888 году. Ч. 1. // Живой журнал. – Режим доступа : <http://basart2007.livejournal.com/25651.html> (дата обращения 20. 05. 2012).
55. Одарюк Р. Чудесное спасение Александра III в Борках 120 лет назад, когда царская семья возвращалась из Крыма, недалеко от Харькова поезд сошел с рельс / Р. Одарюк // Сегодня. ua. – Режим доступа : [http://www.segodnya.ua/news/1208\\_7005.html](http://www.segodnya.ua/news/1208_7005.html) (дата обращения 20. 05. 2012).
56. Панков А. Крушение царского поезда – предтеча крушения царской России / А. Панков // Жел-ДорПрессИнформ. – Режим доступа : [http://www.zdp.ru/pub/8/1022\\_1.shtml](http://www.zdp.ru/pub/8/1022_1.shtml) (дата обращения 21. 05. 2012).
57. Посет Константин Николаевич (1819–1899) // FUNERAL-SPB.RU. – Режим доступа : <http://funeral-spb.narod.ru/necropols/novodev/tombs/poset/poset.html> (дата обращения 30. 05. 2012).
58. Смерть императора // Страницы истории. – Режим доступа : <http://storyo.ru/empire/189.htm> (дата обращения 20. 05. 2012).
59. Спасов Скит // Путеводитель «Харьков и Харьковская область». – Режим доступа : [http://guide.kharkov.ua/?street\\_id=54&route\\_id=9](http://guide.kharkov.ua/?street_id=54&route_id=9) (дата обращения 20. 05. 2012).
60. Спасов Скит // Харьковский Турист. – Режим доступа : <http://tourist.kharkov.ua/spasovskit.htm> (дата обращения 20. 05. 2012).
61. Токарь А. Борки. ЮЖД / А. Токарь // Уставное территориально-отраслевое объединение «Южная железная дорога». – Режим доступа : <http://www.pz.gov.ua/140years/pzs/letter.php?id=20> (дата обращения 20. 05. 2012).

62. Топоркова Н. Новости. Часовня Нерукотворного Спаса, отреставрированная железнодорожниками, вновь засияла золотым куполом / Н. Топоркова // Харьков транспортный. – Режим доступа : <http://gortransport.kharkov.ua/news/119/> (дата обращения 20. 05. 2012).
63. Третий Спас русского мира // Русь Триединая. – Режим доступа : <http://rus3edin.org.ua/2008-08-04-20-30-32/1-2008-08-05-12-12-12/1071-2011-11-30-10-33-06> (дата обращения 20. 05. 2012).
64. Харьковское коммерческое училище Императора Александра III // Википедия – свободная энциклопедия. – Режим доступа : [http://ru.wikipedia.org/wiki/Харьковское\\_коммерческое\\_училище\\_Императора\\_Александра\\_III](http://ru.wikipedia.org/wiki/Харьковское_коммерческое_училище_Императора_Александра_III) (дата обращения 30 05.2012).
65. Храм Христа Спасителя (Борки) // Википедия – свободная энциклопедия. – Режим доступа : [http://ru.wikipedia.org/wiki/Храм\\_Христа\\_Спасителя\\_\(Борки\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/Храм_Христа_Спасителя_(Борки)) (дата обращения 20. 05. 2012).
66. Экскурсия «Храмы Харьковщины» // Харьковский городской центр бронирования «Дея-Тур». – Режим доступа : [http://komandirovka.kharkov.ua/tours/экскурсия\\_храмы\\_харьковщины.html](http://komandirovka.kharkov.ua/tours/экскурсия_храмы_харьковщины.html) (дата обращения 20. 05. 2012).





**Евгений Павлович Головин**

(25 ноября 1978 † 20 июля 2012)

Историк, археолог. Активный участник военно-патриотической общественной организации «Ориентир». Сотрудник Змиевского краеведческого музея. Учитель истории Змиевского лицея № 1 им. З. К. Слюсаренко.





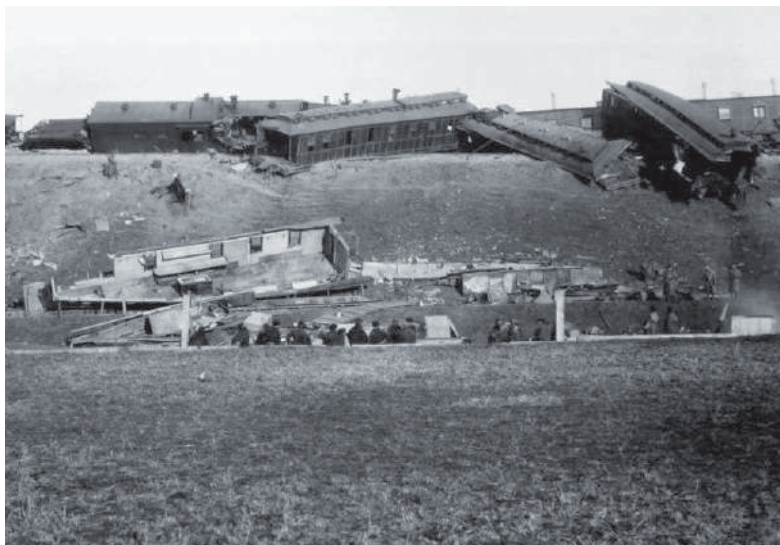


**Рис. 1.** Его Величество государь император Александр III  
(1845 † 1894).





**Рис. 2.** Крушение царского поезда.  
Фото А. М. Иваницкого, 1888 г.



**Рис. 3.** Разбитые при крушении вагоны царского поезда.  
Фото А. М. Иваницкого, 1888 г.



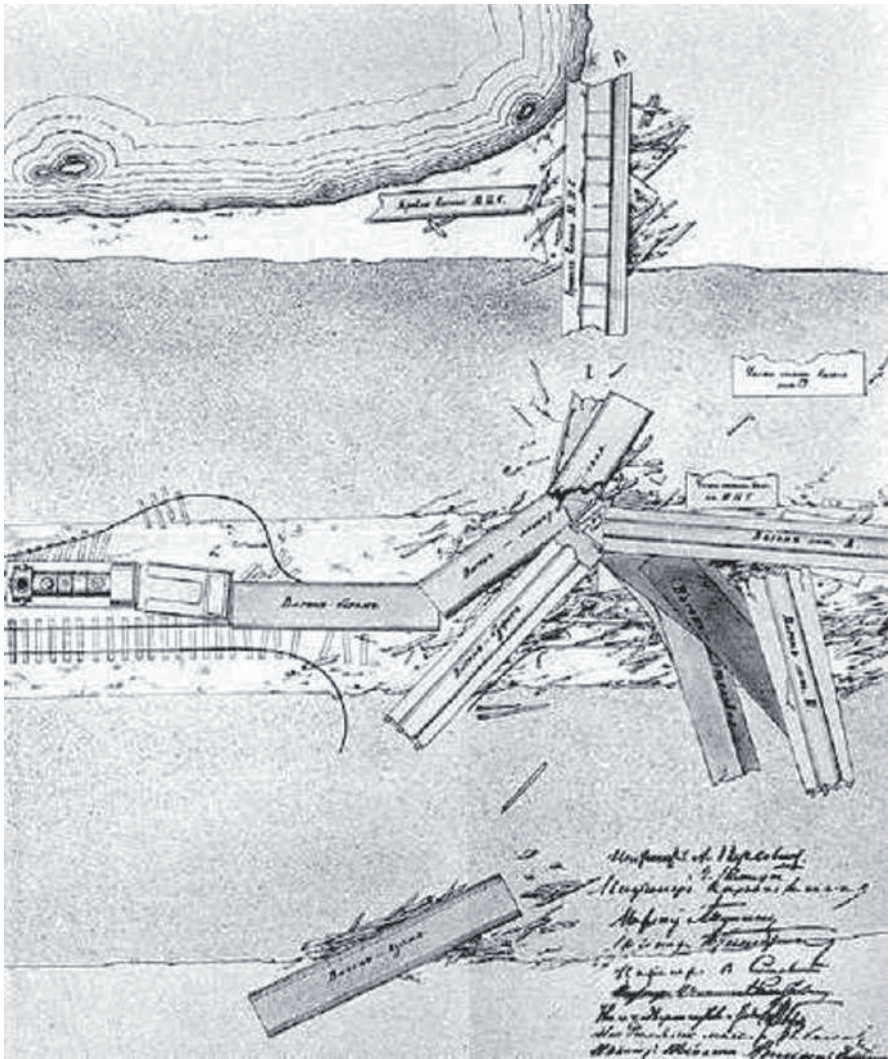


Рис. 4. Схема катастрофы царского поезда.



Рис. 5. Государь Александр III с августейшей семьей.

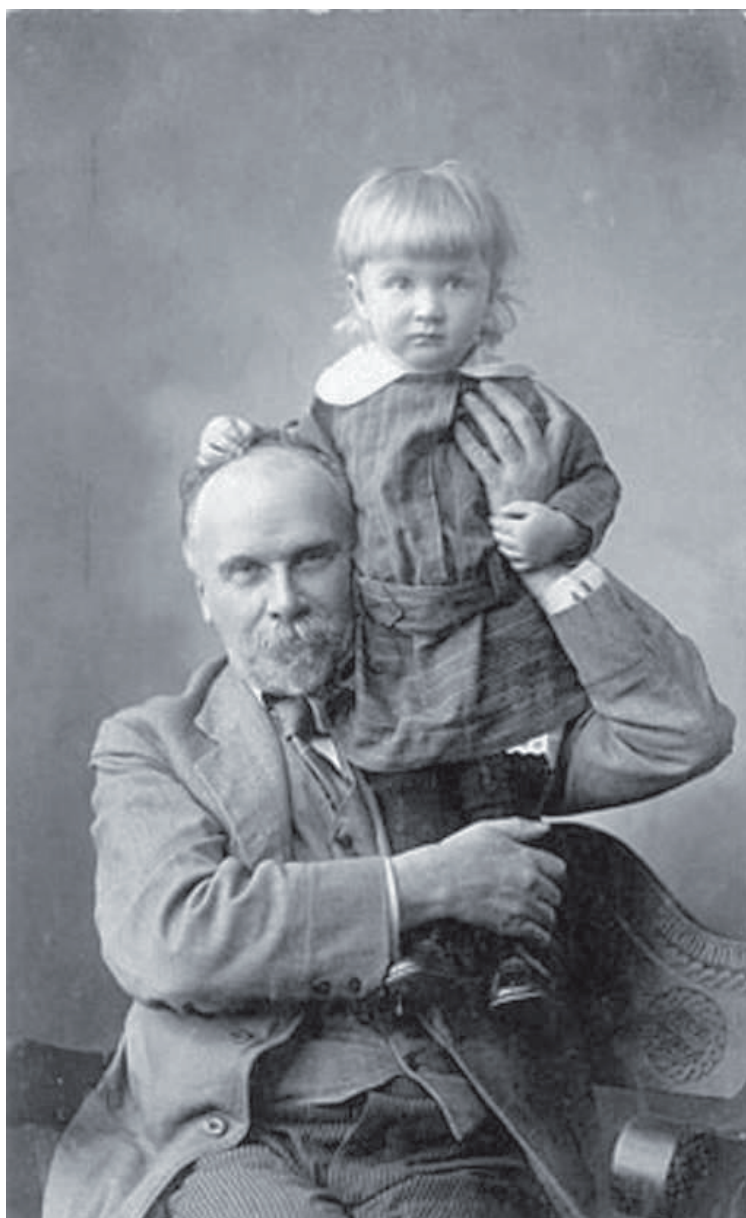


Рис. 6. Фотограф Алексей Михайлович Иваницкий (1854 † 1920)  
с дочерью.





Рис. 7. Первый храм на месте крушения, заложенный в 1889 г.



Рис. 8. Первый (деревянный) храм Христа Спасителя (до 1894 г.).

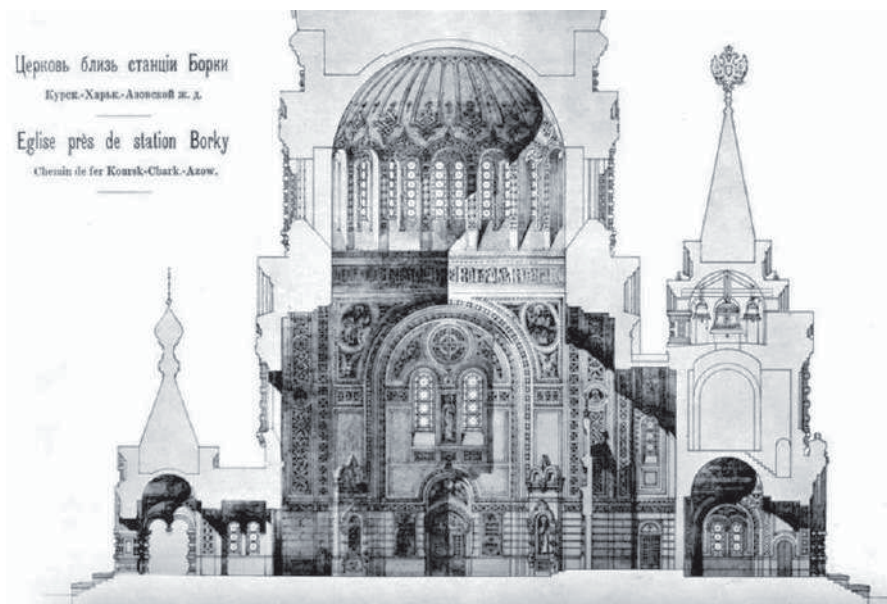


Рис. 9. Чертеж храма Христа Спасителя (по проекту Р. Р. Марфельда).



Рис. 10. Вид на Спасов Скит.



**Рис. 11.** Храм Христа Спасителя в Боржах.

© *Институт истории материальной культуры Российской академии наук.*





**Рис. 12.** Иконостас храма Христа Спасителя.

Фото А. М. Иваницкого, 1893 г.

© *Институт истории материальной культуры Российской академии наук.*



Рис. 13. Часть иконостаса в храме Христа Спасителя.





Алтарь Храма Христа Спасителя въ Боркахъ близъ Харькова.  
Autel de la Cathédrale de St. Sauveur à Borki près de Kharkoff. № 15.

**Рис. 14.** Алтарь и внутреннее убранство  
Храма Христа Спасителя в Борках.



Рис. 15. Сергей Юльевич Витте  
(1849 † 1915).





**Рис. 16.** Константин Николаевич Посьет  
(1819 † 1899).



Рис. 17. Коммерческое училище имени императора Александра III (Харьков).



Рис. 18. Архитектурный комплекс Спасова Скита в нач. XX в.



**Рис. 19.** Оскальпированный череп архимандрита Родиона, замученного в застенках Харьковской чрезвычайной комиссии.



**Рис. 20.** Развалины храма Христа Спасителя.  
Фото Я. И. Красноя, 1949 г.

© Саяний М. І. Зміївщина – Слобожанщини перлина / М. І. Саяний. – Х., 2009. – С. 246.





**Рис. 21.** Анатолий Фёдорович Кони  
(1844 † 1927).  
Худ. И. Е. Репин.



Рис. 22. Цветная литография кон. XIX в.

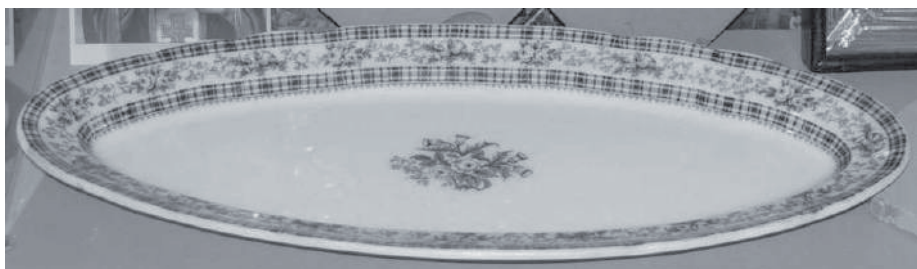


Рис. 23. Блюдо, подаренное Татьяне Петровне Покрыш императрицей Марией Фёдоровной после крушения поезда.  
Фото автора, 2009 г.



Рис. 24. Надгробие на могиле погибших при крушении царского поезда.





**Рис. 25.** Часовня Спасова Скита до реставрації 2003 г.



**Рис. 26.** Меморіальна табличка на часовне Спасова Скита.  
Фото автора, 2009 г.



**Рис. 27.** Сохранившийся фрагмент мозаики храма Христа Спасителя.  
Фото автора, 2009 г.

© Народный историко-краеведческий музей им. Я. И. Красюка  
Первомайской гимназии.



**Рис. 28.** Фрагменты мозаики  
и некоторые предметы из храма Христа Спасителя.  
Фото автора, 2009 г.

© Народный историко-краеведческий музей им. Я. И. Кривошапки  
Первомайской гимназии.





Рис. 29. Меморіально-інформаційні стенди у часовні Спасова Скита.  
 Фото автора, 2009 г.



**Рис. 30.** Реконструированная часовня Спасова Скита (вид сбоку).  
Фото автора, 2009 г.



**Рис. 31.** Реконструированная часовня Спасова Скита (вид спереди).  
Фото автора, 2009 г.



**Рис. 32.** Митрополит Никодим  
(1921 † 2011).



**Рис. 33.** Иерей Леонид  
(Побигайленко).



**Рис. 34.** Виктор Николаевич Остапчук.

**Abstract.** The book elucidates the crash of the tsar's train near the homestead of Boriki Zmiev county Kharkov province of Russia that happened on the 17th of October, 1888 and the book elucidates the investigation of this event. The miraculous escape of the highly distinguished family became a reason for building a monumental architectural complex Spasov Skit, where, without doubt, the Saviour's temple was its decoration. On the basis of historical sources and a great number of illustrations the author describes this cultural and architectural monument.

The work is intended for historians, workers of local history museums, history teachers, architects and for students of history departments and also for a wide range of readers interested in the history of Zmievland and of Sloboda Ukraine.

**Аннотация.** Книга освещает крушение царского поезда под хутором Борки Змиевского уезда Харьковской губернии России, произошедшей 17 октября 1888 г., и расследование этого события. Чудесное спасение августейшей семьи стало причиной возведения монументального архитектурного комплекса – Спасова Скита, украшением которого, без сомнения, был храм Христа Спасителя. На основе исторических источников и широкого иллюстративного ряда автор описывает данный памятник культуры и архитектуры.

Работа предназначена для историков, работников краеведческих музеев, учителей истории, архитекторов и студентов исторических факультетов, а также для широкого круга читателей, интересующихся историей Змиевского края и Слободской Украины.

**Анотація.** Книга висвітлює катастрофу царського потягу під хутором Бірки Зміївського повіту Харківської губернії Росії, яка сталася 17 жовтня 1888 р., і розслідування цієї події. Чудесний порятунок найяснішої родини став причиною зведення монументального архітектурного комплексу – Спасового Скиту, окрасою якого, без сумніву, був храм Христа Спасителя. На основі історичних джерел та широкого ілюстративного ряду автор описує дану пам'ятку культури та архітектури.

Робота призначена для істориків, працівників краєзнавчих музеїв, вчителів історії, архітекторів і студентів історичних факультетів, а також для широкого кола читачів, які цікавляться історією Зміївського краю та Слобідської України.



*Научно-популярное издание*

**Юрий Александрович Коловрат-Бутенко**

**СПАСОВ СКИТ  
КРУШЕНИЕ ЦАРСКОГО ПОЕЗДА  
И ИСТОРИЯ ХРАМА ХРИСТА СПАСИТЕЛЯ**

*2-ое издание, стереотипное*

Печатается в авторской редакции.  
Художественное оформление,  
вёрстка и макетирование авторские.

*При оформлении обложки и титула использована фотография  
храма Христа Спасителя нач. XX в.*

Подписано к печати 29.03.2016. Формат 60×84 <sup>1</sup>/<sub>16</sub> Бумага офсетная. Гарнитура «Таймс» (Times New Roman). Печать по требованию (Print on demand).





Люблю **книги**  
ljubljudknigi.ru



yes  
**I want more books!**

Покупайте Ваши книги быстро и без посредников он-лайн - в одном из самых быстрорастущих книжных он-лайн магазинов!  
Мы используем экологически безопасную технологию "Печать-на-Заказ".

Покупайте Ваши книги на  
**[www.ljubljudknigi.ru](http://www.ljubljudknigi.ru)**

Buy your books fast and straightforward online - at one of the world's fastest growing online book stores! Environmentally sound due to Print-on-Demand technologies.

Buy your books online at  
**[www.ljubljudknigi.ru](http://www.ljubljudknigi.ru)**

OmniScriptum Marketing DEU GmbH  
Heinrich-Böcking-Str. 6-8  
D - 66121 Saarbrücken  
Telefax: +49 681 93 81 567-9

[info@omniscrptum.com](mailto:info@omniscrptum.com)  
[www.omniscrptum.com](http://www.omniscrptum.com)

OMNI!Scriptum



