



КРЕМЛЬ - 9

Газета Федеральной службы охраны Российской Федерации

ПОЧЕТНОМУ МОТОЦИКЛЕТНОМУ ЭСКОРТУ – 70 ЛЕТ!



В этом году отмечается юбилей одного из наиболее известных для широкой публики подразделений Федеральной службы охраны Российской Федерации – Почетного эскорта. Его история неразрывно связана с наиболее торжественными и важными церемониальными государственными событиями в жизни России с середины XX столетия и по сей день.

21 января 1956 года в составе Отдельного полка специального назначения Управления Коменданта Московского Кремля (ОПСН УКМК) был образован отдельный мотоциклетный взвод, который вошел в 10-е управление КГБ СССР. Это решение объяснялось не только желанием усилить торжественно-парадную сторону приема

высоких гостей. Главной задачей нового подразделения являлось обеспечение безопасности глав зарубежных делегаций, наносящих государственные и официальные визиты в СССР, и руководителей партии и советского правительства в пути следования.

К этому времени уже во многих странах мира утвердилась традиция торжественных проездов высокопоставленных лиц в специальных представительских автомобилях в сопровождении почетного мотоэскорта. По воспоминаниям ветерана Почетного эскорта Д.В. Горбачева, служившего в эскorte с момента создания до 1968 года, история его появления такова. В 1955 году состоялся визит Н.С. Хрущева в Германию, на обратном пути он посетил Югославию, где и увидел мо-

тоциклетный эскорт. Сразу после возвращения в СССР Хрущев дал поручение Коменданту Московского Кремля А.Я. Веденину создать к маю 1956 года эскорт мотоциклистов для торжественного сопровождения.

Службы безопасности многих государств для снижения риска нападения во время следования правительственного автотранспорта практиковали значительное увеличение скорости движения, в том числе и на торжественных церемониях. Идея организации почетного мотоциклетного эскорта, который при необходимости стал бы дополнительным рубежом охраны, естественно, оказалась востребованной с точки зрения организации безопасности высоких гостей, которой в Советском государстве традиционно



уделялось пристальное внимание.

Первый раз мотоциклетный взвод ОПСН УМКК принял участие в церемонии торжественной встречи и обеспечения безопасности иностранного главы государства летом 1956 года, когда СССР посетил с визитом Президент Югославии И.Б. Тито. С этого момента эскорт постоянно задействовался для обеспечения визитов глав зарубежных государств и правительств, и это стало новой протокольной нормой дипломатического этикета Советского государства.

Несмотря на значительное развитие, протокольная практика приема зарубежных гостей высокого уровня по-прежнему строилась на основе прецедента. Порядок проведения визита иностранных гостей определялся каждый раз решениями высших партийных органов, на основе которых составлялись соответствующие рекомендации МИДа. Первая систематизация норм, правил и церемонии приема иностранных делегаций была проведена лишь во второй половине 50-х годов.

Протокольную практику проведения визитов на высшем уровне в 50-60-е годы характеризовало стремление усилить церемониальную сторону, придать всем мероприятиям в рамках визита более торжественный и даже помпезный характер. Предусматривались, например, такие мероприятия,



Первый кортеж в сопровождении взвода Почетного эскорта. Визит президента Социалистической Федеративной Республики Югославия И.Б. Тито. 1956 г.

как торжественная церемония встречи с воинскими почестями при пересечении государственной границы, встреча в аэропорту или на вокзале в Москве с участием представителей трудящихся, портреты, приветственные транспаранты, речи при встречах и проходах, длительные поездки по стране с организацией в каждом пункте пребывания протокольных мероприятий, многотысячные митинги. При подлете к Москве самолет гостя сопровождался эскадри-

лей реактивных истребителей, во время исполнения государственного гимна производился Салют наций (21 артиллерийский залп).

Именно в советское время мотоциклетный эскортный расчет был наиболее многочисленным. Максимальное количество мотоциклов в эскорте иногда достигало 19 единиц, причем в головной группе могло быть семь мотоциклистов. При подготовке так и не состоявшегося визита Президента США Д. Эйзенхауэра в мае 1960 года предлагалось внести ряд новых элементов в церемонию встречи и несколько повысить уровень всех протокольных мероприятий. Среди прочего, намечалось увеличить число мотоциклистов эскорта до 25.

Со второй половины 60-х годов обозначилась тенденция рационализации протокольных норм при проведении государственных и официальных визитов: сокращение числа официальных лиц, задействованных в программе, отмена обязательной практики визитов вежливости руководителям государства и т.п. Отказались от наиболее помпезных элементов при организации визитов: проведение митингов, участие представителей трудящихся при встрече и проходах, эскорт истребителей, Салют наций.



Визит в Москву президента СФРЮ И.Б. Тито. 1977 г.

Почетный эскорт ФСО России

В декабре 1991 года Союз ССР перестал существовать. В одном из первых указов Президента России, касавшемся формирования российского внешнеполитического ведомства, была поставлена задача создания Службы государственного протокола, обеспечивающей единую протокольную практику в Российской Федерации. Основные положения российской протокольной практики приема зарубежных государственных деятелей определялись Указом Президента от 6 мая 1994 года № 904 и Положением об организационно-протокольном обеспечении международных контактов Российского руководства от 22 февраля 1997 года № 114. Ныне действуют более поздние редакции этого документа.

В настоящее время основные элементы российской протокольной практики, в том числе торжественный прием иностранных государственных деятелей, церемонии встречи и проводов, также регулируются Указом Президента. На Почетный эскорт возложено решение задачи по сопровождению и обеспечению безопасного и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения во всех случаях, предусмотренных Государственным протоколом Российской Федерации. Торжественное сопровождение Почетным эскортом мотоциклистов при церемонии встречи и проводов гостя предусмотрено для государственных и официальных визитов. В других случаях, например во время рабочего визита, визита проездом и т.д., сопровождение Почетным эскортом не предусматривается.

За время своего существования Почетный эскорт ФСО России претерпел несколько реорганизаций, обусловленных, с одной стороны, необходимостью повышения эффективности выполнения возложенных на него обязанностей, с другой – своевременным реагированием на изменяющиеся условия, вызванные возникновением новых угроз, требующих адекватного ответа.

В 1956 году, согласно штатно-должностной структуре мотоциклетного взвода, в штатном расписании

предусматривалось наличие трех офицерских должностей: командира взвода, его заместителя и заместителя командира по технической части. Во взводе имелись также 2 помощника командира взвода, 4 командира отделений, 4 старших мотоциклиста и 12 мотоциклистов. Тогда все эти должности замещались военнослужащими сверхсрочной службы. Кроме того, в подразделении проходили срочную службу

для сотрудников Почетного эскорта. 13 марта 1972 года это подразделение было вновь переименовано и стало официально называться «мотоциклетный взвод Почетного эскорта». Позднее, в 1984 году приказом Председателя КГБ СССР мотоциклетный взвод Почетного эскорта был переименован в Почетный эскорт, и данное наименование подразделения сохраняется в настоящее время.



Мотоциклисты из первого состава взвода Почетного эскорта на фоне мотоциклов К-750.1950-е гг.

12 солдат-пулеметчиков.

В 1959 году состоялась небольшая реорганизация Почетного эскорта. Произведенные изменения были незначительны и касались штатных вопросов: должность заместителя командира подразделения перестала быть офицерской и стала замещаться сверхсрочнослужащими; была сокращена должность заместителя командира взвода по технической части; была дополнительно введена еще одна должность – старшего мотоциклиста. Через некоторое время, 22 ноября 1960 года, мотоциклетный взвод стал самостоятельным подразделением службы охраны Комитета госбезопасности при Совете Министров СССР.

В 1971–1972 годах постановлениями Президиума Верховного Совета СССР и Совета министров СССР были введены новые воинские звания

В период организационно-штатных преобразований в системе органов госбезопасности, происходивших в 1990-е годы, уточнялась только принадлежность Почетного эскорта. Так, согласно приказу Председателя КГБ СССР от 27 января 1990 года подразделение стало называться Почетным эскортом 8-го отдела службы охраны КГБ СССР. После образования Главного управления охраны Российской Федерации, 22 июня 1990 года Почетный эскорт был включен в структуру транспортной службы ГУО. Он стал именоваться «Почетный эскорт транспортной службы ГУО Российской Федерации». В 1996 году подразделение вошло в состав Транспортного управления ФСО России. А в сентябре 2019 года произошло событие, которое объединило два уникальных подразделения Федеральной службы охраны Рос-



сийской Федерации - Почетный эскорт вошел в состав Гаража особого назначения.

Первым начальником мотоциклетного взвода с 1956 по 1963 год был Валентин Михайлович Старостенко. Дольше всего эту должность занимали: Сергей Иванович Добрецов (с 1973 по 1981 г.) и Николай Михайлович Заломов, начинавший свою службу в качестве мотоциклиста эскорта (декабрь 1969 г. – 1978 г.), а затем почти двадцать лет возглавлявший Почетный эскорт (май 1981 г. – ноябрь 2000 г.).

Первоначально для эскортирования использовались серийные мотоциклы М-72. Их выпуск начался еще

с полной допустимой нагрузкой. В конструкцию ходовой части модели были внесены серьезные изменения, обеспечивающие высокую плавность хода на любых дорогах и при различных скоростях движения, что было достигнуто благодаря новым конструктивным решениям.

Мотоцикл обладал более высокой комфортабельностью, обусловленной подвесками колес прогрессивного действия и усовершенствованным сидением для водителя, что значительно снижало утомляемость. Динамическая характеристика была улучшена благодаря повышению мощности и крутящего момента двигателя при одновремен-

ными и оснащались металлическим ветровыми щитками, а часть машин имела дополнительно специальное оборудование – УКВ-радиостанции и мощные звуковые сигналы. В 1960-1970-х годах эти варианты мототранспорта применялись во взводе Почетного эскорта одновременно.

В 70-е годы Киевским заводом была разработана специальная модификация эскортного мотоцикла на базе серийного мотоцикла «Днепр МТ-10» – «Днепр-14». Данная модель, предназначенная исключительно для эскортирования, постоянно модернизировалась и использовалась в Почетном эскорте вплоть до начала 1990-х годов. В частности, в 1980-х это был «Днепр-14.9», позднее – «Днепр-14.9М», значительно отличавшиеся от первоначального варианта.

Требования, предъявляемые к эскортным модификациям, очень высоки, и не всегда проектировщик и изготовитель располагает соответствующими производственными возможностями. В этом отношении показательна история разработки мотоцикла «Эскорт-86». Этот перспективный мотоцикл проектировался в 1979–1983 годах Киевским заводом, однако так и не был запущен в производство. Ставилась цель создать новую модель эскортного мотоцикла, которая должна была заменить эксплуатировавшийся с 1978 года «Днепр-14.9» («Эскорт-78») и соответствовать лучшим мировым аналогам мотоциклов специальных модификаций. Мотоцикл «Эскорт-86» предназначался для несения эскортной службы в составе мотоциклетного эскорта и рассчитывался на эксплуатацию при температуре окружающей среды от +40 до -40 °С.

Заложенные в техническом задании характеристики «Эскорта-86» по сравнению с предыдущей моделью значительно более высокие. В частности, «Эскорт-86» должен был развивать максимальную скорость 155 км/ч для одиночек («Эскорт-78» – 140 км/ч), с коляской – 115 км/ч (по сравнению со 110 км/ч). Время разгона мотоцикла на участке 500 м – 13 сек. (вместо 20 сек.), тормозной путь со скорости 30 км/ч – 6 м, со скорости 60 км/ч – 24 м (у модели «Эскорт-78» – соответственно 7 и 28 м).



Мотоциклисты из первого состава мотоотряда. В центре - Д.В. Горбачев. 1950-е гг.

в конце 1941 года в городе Ирбите на производственных площадках эвакуированного из Москвы завода. С 1952 года эту модель взял на производство Киевский мотоциклетный завод, являвшийся до 1993 года единственным поставщиком мотоциклов для Почетного эскорта.

Период использования серийных мотоциклов в эскорте был кратковременным. Уже с 1959 года начался выпуск мотоцикла К-750, спроектированного Киевским мотоциклетным заводом. Вскоре его специальная модификация для нужд Почетного эскорта поступила в мотоциклетный взвод. Данный мотоцикл относился к разряду тяжелых дорожных мотоциклов и предназначался для езды по дорогам всех классов

ном снижении веса мотоцикла. Значительно снизился расход топлива и масла. Долговечность узлов и агрегатов мотоцикла К-750 была повышена. Его четырехтактный двигатель относился к разряду форсированных двигателей дорожного типа, несмотря на нижнее расположение клапанов механизма газораспределения, так как степень сжатия, число оборотов и литровая мощность были предельно высокими для двигателей такого типа.

Спустя незначительное время был создан новый, более мощный двигатель, которым стали оснащаться мотоциклы, выпускавшиеся под обозначением К-650 и также имевшие эскортную модификацию. Специальные варианты мотоциклов К-750 и К-650

В июле 1983 года было изготовлено три опытных образца для заводских испытаний. «Эскорт-86» по сравнению с ранее выпущенными эскортными мотоциклами имел ряд отличительных особенностей. На нем был установлен двигатель с рабочим объемом 1000 см³ с цельным коленчатым валом на подшипниках скольжения от автомобиля ВАЗ, полнопоточной очисткой масла, очисткой воздуха посредством бумажного фильтра. Коробка передач – пятиступенчатая, с задним ходом новой разработки. Был применен новый механизм выжима сцепления при переключении передач, введен задний ход, модернизированы многие узлы и механизмы.

Однако в процессе изготовления и испытания новой модели специалистами транспортного подразделения органов государственной охраны выявился ряд существенных конструктивных и технологических недостатков, вследствие чего экспертами был сделан вывод об абсолютной бесперспективности ее внедрения в производство для целей эскортирования: «Достижение конечной цели – создание новой модели эскортного мотоцикла, отвечающего мировому уровню мотоцикlostроения и тем высоким параметрам, которые были заложены в ТЗ [техническое задание] по желанию заказчика, – не было поставлено в зависимость от соотношения желаемого и возможностей исполнителя – завода ... можно сделать вывод о необходимости пересмотра концепции создания новой модели мотоцикла для эскорта, положив в основу соблюдение принципа преемственности моделей «Эскорт-78» и «Эскорт-86», и в связи с этим пересмотра ТЗ на мотоцикл».

В 1993 году для мотоциклетного эскорта впервые были заказаны и закуплены мотоциклы фирмы BMW. Специальная модификация K75RT имела так называемое «полицейское» исполнение и была оснащена дополнительным оборудованием: гидроприводом тормозов и антиблокировочной системой, УКВ-приемопередающей радиостанцией, световыми специальными световыми и звуковыми сигналами с красным и синим светофильтром, а также электрической сиреной, работающей

в двух режимах. Мощность четырехтактного трехцилиндрового двигателя составляла 75 л.с. и позволяла развивать максимальную скорость 185 км/ч. Для эксплуатации в зимних условиях требовалось оснащение эскортных мотоциклов боковыми прицепами, создающими дополнительную точку опоры и, благодаря наличию дополнительного груза, облегчающими прохождение поворотов на высокой скорости.

В 2006 году на смену «зимним» BMW K75RT с боковым прицепом пришли мотоциклы BMW R1150RT, а в 2012 году были приобретены мотоциклы модели BMW R1200RT в полицейском исполнении, которые пришли на смену «летним» мотоциклам. Все эскортные мотоциклы оборудованы устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и радиостанциями.

Принципы построения расчета почетного эскорта устанавливаются на основании дипломатического протокола Российской Федерации, в зависимости от уровня визита и ранга сопровождаемого лица. В 1950–1960-х годах построение эскортного расчета было

ми поддерживать связь между собой и со старшим кортежем. Впоследствии, в 1970-х годах, все мотоциклы взвода Почетного эскорта были радиофицированы. При визитах самого высокого уровня по два мотоцикла сопровождали и еще несколько автомобилей кортежа. Впереди кортежа, на удалении приблизительно 100 метров от головной группы эскорта, следовал так называемый «сигнальный» мотоцикл, также оснащенный радиостанцией. Общее количество эскортных мотоциклов при официальных выездах, исключая «сигнальный», по сложившейся традиции всегда нечетное.

Общие принципы построения расчета почетного эскорта сохраняются и сегодня. В 1970-х годах схемы расчета были несколько изменены. В настоящее время и при государственных визитах, и при официальных численность расчета находится в пределах 11–13 мотоциклов. При этом сопровождается только автомобиль главы зарубежной делегации, а численность мотоциклистов головной группы эскорта не превышает пяти.



Кортеж с космонавтами по дороге в Кремль. 1969 г.

следующим: впереди автомобиля, в котором находился глава иностранной делегации, следовала головная группа эскорта из трех, реже пяти, мотоциклов, выстроенных в форме треугольника. По обеим сторонам основного эскортируемого автомобиля двигались один или два (в зависимости от требований протокола) мотоцикла. Мотоциклы старшего эскорта и его заместителя оборудовались малогабаритными УКВ-радиостанциями, позволявши-

Естественно, бывают случаи, когда построение эскортного расчета меняется в соответствии с просьбами принимаемой стороны. Так, в октябре 1994 года, в ходе пребывания в России с официальным визитом королевы Великобритании и Северной Ирландии Елизаветы II, сотрудники протокола Ее Королевского Величества сформулировали для Почетного эскорта отдельное пожелание. Они обратились к российской стороне с просьбой сократить чис-



Торжественный кортеж автомобилей с космонавтами в сопровождении Почетного эскорта. 1965 г.

ло мотоциклистов эскорта, мотивируя свою просьбу тем, что «барьер» между Ее Величеством и людьми должен быть как можно меньше. В результате число мотоциклистов, участвовавших в сопровождении автомобиля английской королевы, было сокращено до девяти, хотя это и не соответствовало нормам протокольной практики.

За 70 лет своего существования Почетный эскорт стал одной из «визитных карточек» нашей страны, обеспечивал безопасность и эскортирование глав зарубежных государств во время официальных визитов, участвовал в проведении крупных торжественных мероприятий, проведя в общей сложности более 1000 эскортирований.

Помимо почетного сопровождения во время государственных и официальных визитов глав иностранных государств и случаев, предусмотренных государственным протоколом, Почетный эскорт привлекался к другим мероприятиям, связанным со значительными событиями в истории страны.

Мотоциклетный Почетный эскорт сопровождал доставленное из Ленинграда, с Марсова поля, пламя, от которого 8 мая 1967 года был зажжен Вечный

огонь на Могиле Неизвестного Солдата у стен Кремля. Этот день навсегда остался в памяти ветерана Почетного эскорта Д.В. Горбачева. Он вспоминает, что на всем пути следования от подмосковного Крюкова до Кремля огонь встречало огромное количество людей, многие из которых даже плакали.

После возвращения на землю Ю.А. Гагарина, осуществившего 12 апреля 1961 года первый в истории человечества космический полет, мотоциклисты Почетного эскорта 9 управления КГБ СССР сопровождали кортеж правительственных автомобилей во время его торжественного следования из аэропорта «Внуково» в Московский Кремль двумя днями позже. К космическим полетам в 60-е годы было приковано внимание всего мира, а СССР принадлежало первенство в освоении космоса, поэтому торжественные встречи первых экипажей космонавтов стали традицией. Мотоциклетный взвод обеспечил восемь подобных мероприятий, последнее из которых состоялось в октябре 1969 года.

К сожалению, именно со встречей экипажей космических кораблей «Союз-4» и «Союз-5» 22 января 1969 года связан трагический эпизод истории

Почетного эскорта и Гаража особого назначения. По воспоминаниям ехавших в паре мотоциклистов эскорта В.А. Зацепилова и Д.В. Горбачева, день выдался холодным – около 25 градусов мороза. Поэтому практически весь путь из аэропорта космонавты проделали в закрытой машине, в открытую их пересадили только перед Малым Каменным мостом в минуте езды от Кремля. Машин с космонавтами было две: открытая, в которой ехали стоя прилетевшие с орбиты космонавты, и закрытая, предназначенная для членов отряда космонавтов, уже побывавших на орбите.

Во время въезда кортежа в сопровождении эскорта в Московский Кремль через Боровицкие ворота по одной из машин был открыт огонь из двух пистолетов ПМ террористом В. И. Ильиным. Пропустив первую, открытую машину с космонавтами, Ильин полагал, что в следующем автомобиле находится генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев. Во втором автомобиле ехали Г.Т. Береговой, А.А. Леонов, А.Г. Николаев, В.В. Терешкова. Сопровождавшие эту машину В.А. Зацепилов и Д.В. Горбачев так описывают ход событий: «...при въезде в Боровицкие ворота мы всегда пропускаем вперед автомашину, а потом правый мотоциклист въезжает сразу за ней... Когда автомашина только показалась в воротах, сразу послышались хлопки...». До того момента, когда В. И. Ильин был обезврежен сотрудниками службы охраны, он успел произвести 11 выстрелов. Водитель специальной автомашины старшина сверхсрочной службы И. Е. Жарков был смертельно ранен. В таком состоянии он успел вывести машину из-под огня и остановить ее у тротуара Тайницкого сада. Прицельная стрельба террориста была сорвана мотоциклистом Почетного эскорта сержантом сверхсрочной службы В. А. Зацепиловым, который направил мотоцикл на убийцу, перекрыв ему сектор обстрела. В своей служебной записке о происшествии он описал эти мгновения: «...я еще успел посмотреть вверх на стенку, буквально за бампером я въехал в Боровицкие ворота, а здесь слева человек в милицейской форме из двух рук стреляет в ма-

шину, я, еще не поняв, что случилось, поехал на него...». Одна из пуль террориста, выпущенных в машину кортежа, ранила В. А. Зацепилова: «...я почувствовал, что правая рука не чувствует газа, левой рукой я продолжал держать газ, и чувствую, что мне будет плохо... и я поехал к КДС [Кремлевский дворец Съездов], не доезжая к специальному подъезду, я остановился и вошел в дверь где парикмахерская, здесь я почувствовал, что-то теплое у меня текло по телу...».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1969 года старшина сверхсрочной службы И.Е. Жарков посмертно награжден орденом Красного Знамени; мотоциклист почетного эскорта сержант сверхсрочной службы В.А. Зацепилов был удостоен ордена Красной Звезды.

Мотоциклетному эскорту приходилось выполнять и прискорбные миссии. В сентябре 1979 года скончался находившийся на лечении в Москве Президент Народной Республики Ангола А. Нето. Проводы на родину были проведены со всеми почестями, подобающими в таком случае, и сопровождение гроба с телом Президента Анголы в аэропорт «Внуково-2» осуществлял Почетный мотоциклетный эскорт.

Работа Почетного эскорта не раз отмечалась официальными наградами, и не только ими. Практически всегда и глава Российского государства, и иностранные руководители просто на словах выражают благодарность мотоциклистам эскорта, давая самые высокие оценки их мастерству.

В глазах иностранных лидеров и высоких зарубежных делегаций Почетный эскорт – это визитная карточка страны, так как именно он наряду с официальными лицами встречает их после приземления. Так, Премьер-министр Канады Б. Малруни, прибывший 20 ноября 1989 года в Россию с трехдневным визитом, был искренне восхищен эскортом и, выражая признательность мотоциклистам, шутливо сказал, что они выглядят лучше, чем его собственный Кабинет министров.

За полувековую историю сложился неповторимый стиль российского мотоциклетного эскортирования, за которым, несмотря на внешнюю легкость

и простоту, стоит тяжелый каждодневный труд. Чтобы оценить сложность работы в Почетном эскорте и степень возложенной на него ответственности, необходимо остановиться на некоторых вопросах системы профессиональной подготовки, формирование которой происходило в течение многих лет.

Когда в 1956 году взвод мотоциклетного эскорта был только образован, помимо чисто организационных вопросов особенно остро стояла проблема обучения, так как сколько-нибудь отработанной методики подготовки не существовало. Такая ситуация объяснялась объективными причинами: отсутствием опыта создания таких подразделений и, как следствие, их функционирования. Мотоциклетный эскорт был создан в предельно сжатые сроки. В конце 1955 года Н. С. Хрущев дал соответствующее распоряжение, но только в начальные месяцы 1956 года был собран первый набор мотоциклетного взвода, в который вошли 36 солдат-сверхсрочников. У некоторых военнослужащих не было даже минимального уровня водительского опыта. По сути, на их подготовку отводилось не более трех месяцев, уже в мае предстояло обеспечить первый визит. Тренировки проходили на спортивной базе Кучино в очень интенсивном режиме. Как вспоминает Д.В. Горбачев, параллельно шло освоение правил дорожного движения, материальной части и тренировки по вождению.

К началу занятий не успели даже закупить мотоциклы, поэтому пер-

вые две недели ездили на велосипедах. Первыми мотоциклами эскорта стали серийные М-72, которых было приобретено более десятка. Они были двухцветов, черные и серые, в итоге остановились на первых. Навыки вождения отработывали в две смены, практически круглые сутки. На этом начальном этапе еще не существовала практика привлечения инструкторов со стороны.

Время, отведенное для подготовки первого состава Почетного эскорта, было предельно коротким, но результаты не заставили себя ждать. Как уже упоминалось, в конце мая 1956 года отдельный мотоциклетный взвод ОПСН УКМК в первый раз принял участие в обеспечении безопасности и сопровождении высокого иностранного гостя во время государственного визита Президента Югославии Иосипа Броз Тито. Помимо отсутствия достаточно опыта, дополнительные трудности мотоциклистам создавало то, что люди, стоявшие вдоль дороги, по-видимому, не ожидавшие такого торжественного проезда, теснились на проезжей части во время движения кортежа. Несмотря на эти небольшие шероховатости, мотоциклетный взвод с честью справился с возложенной на него миссией.

Подготовка мотоциклистов продолжалась непрерывно. Для достижения как можно более высокого уровня мастерства некоторое время практиковалось приглашение инструкторов – в таком качестве были приняты на службу спортсмены-мотоциклисты Зеленов



Кортеж автомобилей в сопровождении Почетного эскорта. 1997 г.



и Говоровский.

В настоящее время многое из того, что было наработано в практике обучения, сохранилось. Первоначальный курс подготовки молодых сотрудников в среднем составляет шесть месяцев. С целью постоянного поддержания и дальнейшего совершенствования уровня готовности личного состава проводятся непрерывная повседневная подготовка и периодические специальные занятия.

Повседневная подготовка включает в себя тренировки по вождению мотоциклов в условиях интенсивного

ний по вождению, в том числе в аварийных ситуациях с учетом особенностей для различных времен года.

От мотоциклистов эскорта требуется максимальное напряжение физических сил и выносливость. На них возложена обязанность не просто сопровождать высокопоставленных лиц, но и охранять их. И, следовательно, несмотря ни на какие неудобства, они должны быть сконцентрированными и готовыми мгновенно среагировать на любую складывающуюся нештатную ситуацию либо угрозу безопасности. Именно поэтому главной задачей их

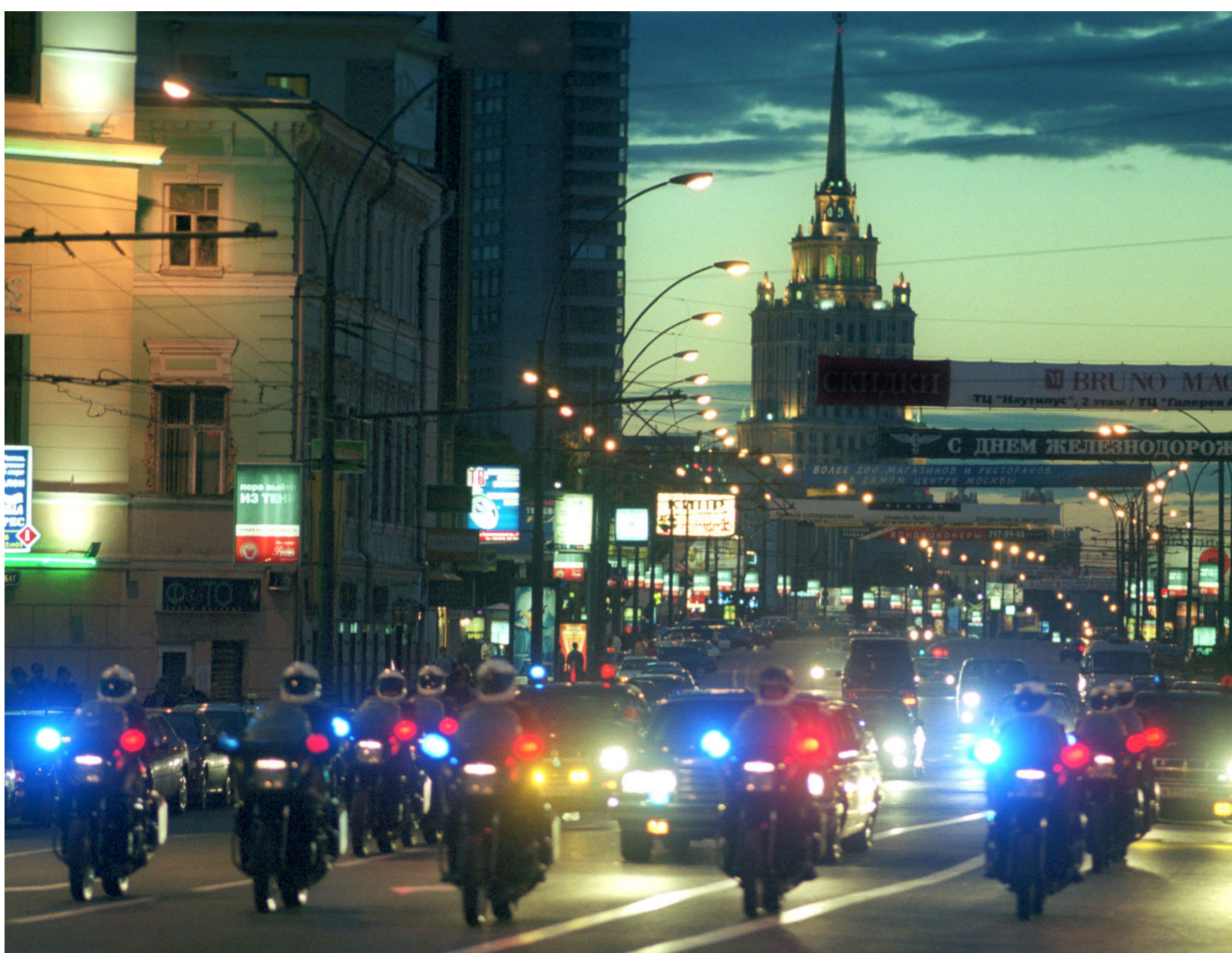
шегося мотоциклиста. Его жизнь спас специальный защитный шлем. Сила удара была такова, что украшавший его центральную часть герб (тогда еще были старые гербы СССР), оказался сильно вогнутым.

Условия, в которых приходится работать сотрудникам эскорта, в полном смысле этого слова – экстремальные. Длительные тренировки проходят в любую погоду, в том числе и на самом сильном морозе, – столбик термометра в России, как известно, может опускаться и ниже $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$. Мотоциклы должны слаженно двигаться по любому покрытию, в том числе и обледеневшему.

Мастерство мотоциклистов Почетного эскорта не раз производило впечатление на высоких гостей, которых они сопровождали. Так, Премьер-министр Японии Д. Коидзуми (визит японской делегации проходил 9-11 января 2003 г., температура в эти дни упала ниже $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$), после торжественной встречи и приезда в Московский Кремль, восхищенный работой офицеров эскорта, попросил мотоциклистов, еще не успевших согреться, проследовать с ним в Большой Кремлевский дворец и сфотографироваться на память в Александровском зале.

Почетный мотоциклетный эскорт является одним из атрибутов высокого статуса и мощи Российского государства, продолжением старинной практики торжественного сопровождения передвижения высших государственных деятелей, как российских, так и иностранных.

В современной России сложилась новая традиция, в которой Почетный эскорт ФСО России принимает участие. Это – церемония вступления в должность Президента Российской Федерации. Значимой и весьма зрелищной частью этой церемонии является торжественный проезд в Московский Кремль вновь избранного Президента России в сопровождении мотоциклетного эскорта для приведения его к присяге в Большом Кремлевском дворце. Мотоциклистам Почетного эскорта с 2000 года доверяется высокая честь сопровождения вновь избранного Президента Российской Федерации на церемонию вступления в должность в



Кортеж лидера КНДР Ким Чен Ира в сопровождении Почетного эскорта. 2001 г.

движения транспорта, занятия по фигурному вождению, кроссовой подготовке и эскортированию. В ходе таких тренировок отрабатываются все предусмотренные специальными инструкциями схемы построения эскорта, перестроения, замены номеров расчета эскорта, а также действия в особых случаях. С 1979 года и до сегодняшнего дня индивидуальная подготовка водителей эскортных мотоциклов проводится по специальной программе, разработанной с участием специалистов Института физической культуры, ныне Российской государственной академии физической культуры. Программа включает в себя комплексы упражне-

подготовки является достижение всестороннего профессионализма.

Работа в Почетном эскорте почетна, но и связана с большим риском. От всех, кто работает в этом подразделении, требуется настоящее мужество. Ситуации, представляющие опасность, возникают даже в ходе тренировочных выездов. Ярким подтверждением является происшествие в начале 1990-х годов во время следования эскорта на Дмитровский автополигон. Мотоциклы двигались небольшой колонной, когда из-под колес одного из них вылетел кусок арматуры, случайно оказавшийся на дороге, и с огромной скоростью попал в голову сзади двигав-



Московский Кремль. Свидетелями величественного проезда президентского кортежа по центральным улицам Москвы и въезда в Московский Кремль становятся не только участники церемонии, но и миллионы зрителей, наблюдающих церемонию в прямом телевизионном эфире.

История Почетного эскорта Федеральной службы охраны Российской Федерации перешагнула семидесятилетний рубеж. И на протяжении этого периода его мотоциклисты всегда демонстрируют высочайший уровень профессиональной подготовки и с честью выполняют свой нелегкий офицерский долг.

Сергей Девятов, Валентин Жилиев,
Ольга Кайкова, Владимир Макаров



Визит королевы Великобритании в Москву. 1994 г.

КАК НАЧИНАЛАСЬ КРЕМЛЕВСКАЯ МЕДИЦИНА

Закрытая в течение долгих лет для широких кругов населения, советская правительственная медицина в истории отечественного здравоохранения всегда была своего рода лабораторией новых методов профилактики, лечения и реабилитации, а также организации медицинской помощи. Ее история началась в далеком 1918 году, когда в Московском Кремле при ВЦИК была создана первая амбулатория. Позже самым известным учреждением, где лечились многие поколения высших советских руководителей, стала Кремлевская поликлиника, созданная на базе целого ряда лечебных учреждений, входивших в систему Санитарного управления Кремля.

Создание медицинских и санитарных учреждений в Московском Кремле

Приехав в марте 1918 года в Москву, советское руководство застало древнюю столицу и свою новую резиденцию – Московский Кремль в плачевном состоянии. Действительно, состояние Москвы, которая соглас-



Потешный дворец Кремля, где в октябре 1918 года была открыта амбулатория

но постановлению IV Чрезвычайного Всероссийского съезда Советов от 16 марта 1918 года вновь официально обрела статус столицы, было тяжелым. А Кремль, серьезно пострадавший во время боев ноября 1917 года, произ-

водил впечатление не только запущенности, но и крайней неустроенности. Происходившее в Кремле было отражением разрухи, царящей вокруг. Москва переживала крайне острый экономический и хозяйственный кризис, которому сопутствовали дефицит, голод и инфекционные болезни. Большим бедствием и для столицы и для Кремля явились эпидемии холеры, тифа и дизентерии, вспыхнувшие в Москве летом 1918 года. В годы Гражданской войны в Кремле не раз фиксировались вспышки сыпного и брюшного тифа, испанки, оспы, дизентерии и других опасных заболеваний. Неудивительно, что в этих условиях решение санитарных проблем и организация эффективной медицинской помощи жителям Московского Кремля становились для советского руководства не менее актуальными, чем удержание власти в стране.

В исторической справке, подготовленной Я.Б. Левинсоном (декабрь 1920 г.), указывается, что в первых числах октября 1918 года при ВЦИК стала работать амбулатория, которую к концу года преобразовали в приемный



В.И. Ленин в Кремле. 1918 г.

покой. Амбулатория располагалась на первом этаже двухэтажного здания – так называемого корпуса № 6 Кремля, примыкавшего к Потешному дворцу. В это же время в Кремле была организована больница на 10 коек, в дальнейшем в течение 1919 года количество коек постепенно увеличилось до 30. В конце 1918 года амбулатория была передана из ведения ВЦИК в Управление делами Совнаркома и стала значиться как амбулатория при Кремлевской больнице. Штат амбулатории в 1919 году состоял из пяти человек: заведующего амбулаторией — врача, двух фельдшеров, сиделки и санитаря. Причем заведование амбулаторией было возложено на главного врача больницы, в результате оба учреждения оказались практически объединены.

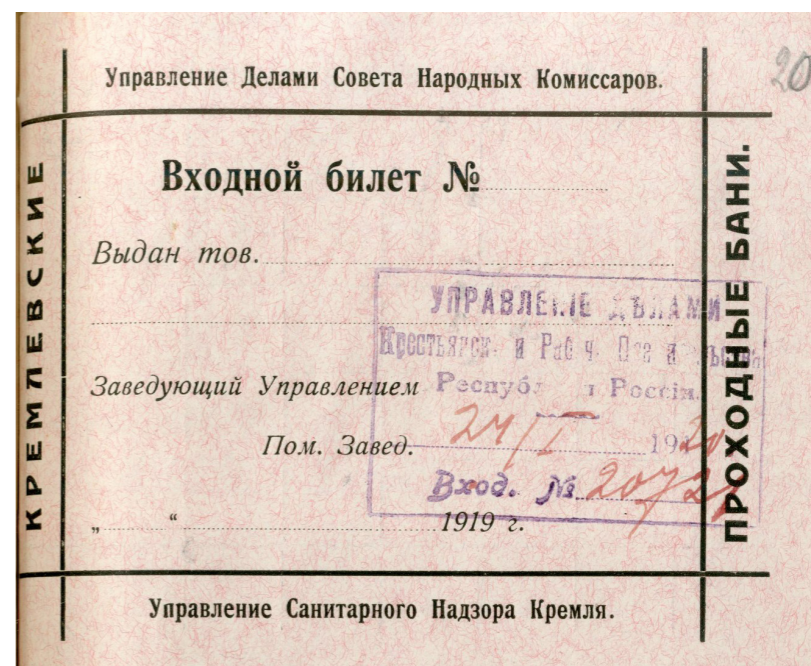
Во главе первого кремлевского медицинского учреждения была поставлена опытный врач-терапевт и отличный организатор А.Ю. Канель. В одном из документов, подписанных народным комиссаром здравоохранения РСФСР Н.А. Семашко, отмечено: «Доктор Александра Юлиановна Канель направлена была мною по указанию Владимира Ильича Ленина в сентябре 1918 года главным врачом для организации Кремлевской больницы, которая была открыта в октябре этого же года».

При этом необходимо подчеркнуть, что по поручению Ленина всю

подготовительную работу по организации в Кремле медицинской амбулатории провела фельдшер О.Н. Мицкевич. Именно эта амбулатория стала основой для создания в дальнейшем и Первой поликлиники, и Кремлевской больницы. Стоит отметить, что в первой половине 1918 года, до открытия амбулатории, в Кремле работал только зубоучастный кабинет с одним зубоучастным креслом, где вели прием два врача.

Медицинская помощь в Кремлевской больнице предоставлялась наркомам и их заместителям, членам ВЦИК, ЦК и ЦКК РКП, Исполкома Коминтерна, а также проживающим совместно с ними либо имеющим постоянный пропуск в Кремль их родственникам и, кроме того, членам коллегий различных наркоматов, ЦК Союза молодежи, Президиума ВЦСПС и прочим гражданам, указанным в специальном списке, утвержденном Центральным комитетом РКП(б). Официальный перечень лиц, имевших доступ к услугам персональных врачей Кремля, был окончательно установлен советским правительством в 1922 году.

Спустя несколько месяцев после начала работы Совета Народных Комиссаров в Кремле выяснилось, что персонала Кремлевской больницы недостаточно для защиты жителей Кремля от массовых вспышек холеры, воз-



билет для посещения Кремлевских бань. вратного тифа, испанки, распространившихся тогда по всей стране. Вдобавок к этому в конце 1918 — начале 1919 года всю страну охватила эпидемия сыпного тифа.

28 января 1919 года, после предварительной консультации с народным комиссаром здравоохранения Н. А. Семашко, Совет народных комиссаров издал специальный декрет о мероприятиях по борьбе с этим опасным заболеванием. Среди мер по борьбе с болезнью предусматривалось создание пропускного медпункта в Кремле для новоприбывших лиц, где каждый обязан был пройти осмотр врача и процедуру дезинфекции. Именно тогда в кремлевских стенах появилась новая структура — «санитарный околоток», возглавляемый Я. Б. Левинсоном, который имел богатый, более чем двадцатилетний опыт работы в области гигиены и профилактики заболеваний. Штат этого санитарного околотка включал всего четырех сотрудников: руководителя, его помощника, инструктора-дезинфектора и старшего санитаря-дезинфектора, а вакансии еще четырех санитаров оставались незаполненными.

В условиях чрезвычайно сложной обстановки справиться с ситуацией можно было лишь путем проведения срочных мероприятий. 18 февраля 1919 года вышло сразу несколько документов, ставших основой формирования санитарно-эпидемиологической службы Московского Кремля. Народный комиссар здравоохранения Н. А. Семашко совместно с управляющим делами Совета народных комиссаров В.Д. Бонч-Бруевичем подготовили и подписали «Устав Управления санитарного надзора Кремля» и «План организации санитарного надзора Крем-



ля». Создание специального ведомства было направлено на борьбу с инфекционными заболеваниями и поддержание гигиенической чистоты кремлевской территории. Все жители Кремля и его территория вместе с находящимися там постройками подлежали ведению Управления санитарного надзора.

В тот же день был опубликован еще один важный документ — «Санитарные правила для жителей Кремля», утвержденный непосредственно В. И. Лениным. Подобное событие уникально само по себе, поскольку редко руководитель государства собственноручно визирует документ подобного содержания. Однако именно такой подход подчеркивает всю остроту эпидемической обстановки и реальную угрозу здоровью людей, находившихся тогда в Кремле, а также характерные черты того исторического периода. Правила состояли всего из шести пунктов, давая простейшие рекомендации относительно соблюдения чистоты и порядка повседневной жизни, предписывая каждому поддерживать личную гигиену и чистоту помещений. Один из ключевых пунктов строго регламентировал обязанность каждого новоприбывшего обязательно помыться в бане и передать свою одежду специалистам-дезинфекторам. Нарушение

указанных норм каралось немедленным выдворением или выселением из Кремля и привлечением виновных лиц к судебной ответственности «за нанесение общественного вреда».

22 февраля 1919 года, согласно приказу, подписанному Председателем ВЦИК Я. М. Свердловым и главой советского правительства В. И. Лениным, начальником Санитарного управления Кремля стал Яков Борисович Левинсон, известный врач-гигиенист и бактериолог, рекомендованный на эту должность Н. А. Семашко.

«Яков Борисович Левинсон был в военной шинели, — писал впоследствии о своем знакомстве с первым санитарным врачом Кремля В.Д. Бонч-Бруевич. — Оказывается, что он только недавно вернулся с фронта, где заведовал санитарным делом на большом участке. А тов. Кауфман был мне рекомендован как один из лучших провизоров Москвы, который мог немедленно приступить к организации кремлевской аптеки. Мы тотчас же открыли заседание, и перешли от слов к делу. Кауфман должен был ехать для получения необходимых лекарств. Я.Б. Левинсон, назначенный начальником Санитарного управления Кремля, сейчас же должен был пригласить себе помощников, осмотреть весь Кремль и прежде всего, набросать план борьбы с эпидемией сыпного тифа, которая все более разгоралась. Я.Б. Левинсон с невероятной энергией, настойчивостью и железной волей, которая была ему присуща, день за днем, час за часом устраивал пропускной пункт для прибывающих красноармейцев, гонцов и курьеров».

Массовые заболевания и беспрецедентные перемещения людей, гражданских и военных, достигшие пика к началу 1919 года, поставили перед врачом-эпидемиологом Я. Б. Левинсоном практически боевую задачу — предотвратить вспышку тифозной инфекции в Кремле. Указания того периода отличались военной строгостью и категоричностью. Так, распоряжение Управления делами Совета народных комиссаров РСФСР от 22 февраля 1919 года обязывало Я. Б. Левинсона: «В силу этого приказа Вы имеете право осматривать решительно все помещения, находя-



В.И. Ленин и В.Д. Бонч-Бруевич на Сенатской площади Кремля. 16 октября 1918 г.

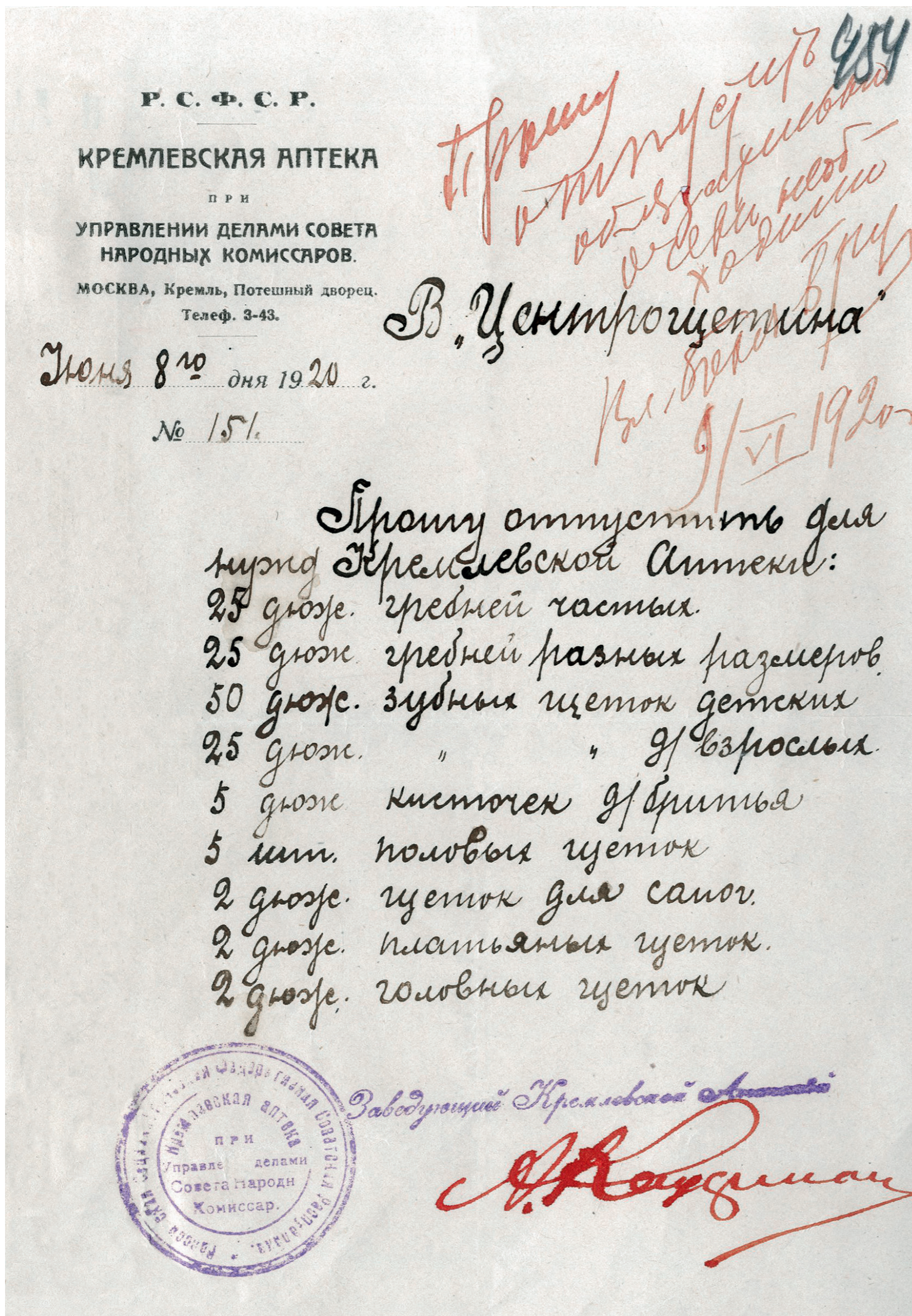
щиеся в Кремле, причем те помещения, которые находятся под охраной коменданта или других властей, обязательно в их присутствии. Вам предоставляется право неукоснительно требовать от всего населения, как гражданского, так и военного, самого строжайшего выполнения всех «Санитарных правил для жителей Кремля», причем предлагается Вам обратить особое внимание на всех вновь прибывающих в Кремль на постоянное или временное жительство, и санитарный надзор устроить таким образом, чтобы ни одно лицо, вновь прибывающее сюда, не могло бы избежать дезинфекции и дезинсекции, совершенно обязательных при эпидемии сыпного тифа. О всех случаях неподчинения или неисполнения санитарных правил предлагаю Вам в письменной форме немедленно сообщать в Управление Делами Совнаркома, а в особо экстренных случаях лично В.Д. Бонч-Бруевичу (тел. 3-70-51)».

В апреле 1919 года произошло еще одно знаковое для медицинского обслуживания жителей Московского Кремля событие — на его территории была открыта аптека. Это было вызвано необходимостью обеспечить доступность лекарственных препаратов для сотрудников государственных учреждений, военнослужащих и проживающих внутри кремлевских стен людей.

Таким образом, к этому времени в Московском Кремле были созданы



Начальник Санитарного управления Кремля Я.Б. Левинсон



Запрос по снабжению аптеки

собственные медицинские и санитарные учреждения, специфика которых заключалась в их различной ведомственной принадлежности. Так, Управление Санитарного надзора Кремля в административном и хозяйственном отношении подчинялось Управлению делами Совета народных комиссаров, а в медико-санитарном – Наркомздраву РСФСР. В свою очередь, зубоучастный кабинет и амбулатория первоначально были созданы при ВЦИК и находились в подчинении Народного комиссариата здравоохранения РСФСР, однако на

рубеже 1918 - 1919 годов перешли в ведение Управления делами Совнаркома, в то время как «общее наблюдение за постановкой медицинской части этих лечебных заведений» осталось за Наркомздравом.

Управление Санитарного надзора Кремля после своего основания стремительно расширялось и совершенствовалось. Численность персонала выросла с 22 сотрудников в мае 1919 года до 35 уже в сентябре того же года. Весной 1919 года начала функционировать паровозная японская

камера для дезинфекции одежды, кроме того, было завершено оборудование кремлевских проходных бань и парикмахерской. В июне 1919 года заработала кремлевская механическая прачечная для стирки вещей обитателей Кремля.

Амбулатория и больница Московского Кремля

Идея организации собственных лечебных учреждений в Кремле появилась из-за необходимости, во-первых, противодействовать крайне тяжелой общей санитарно-эпидемиологической ситуации в городе в первые послереволюционные годы, а во-вторых, создать качественную систему медицинского обслуживания кремлевских жителей, в первую очередь высшего руководства государства.

В течение первых нескольких месяцев 1918 года после переезда советского правительства в Кремль здесь уже был открыт небольшой зубоучастный кабинет для оказания экстренной стоматологической помощи жителям и сотрудникам советских учреждений, которые работали или проживали на территории Московского Кремля.

Создание главных лечебных учреждений Кремля относится к октябрю 1918 года, когда в Потешном дворце и корпусе №6 разместились больница и амбулатория. К концу 1920 года в Кремлевской больнице было уже 50 мест. Задачей амбулатории являлось выявление больных среди работников госучреждений, населения Кремля и лиц, приезжавших в Кремль, и оказание им в случае необходимости срочной медицинской помощи. В 1919 году при амбулатории создается глазной кабинет и аптека; для кремлевских детей был приглашен специальный врач-педиатр. В 1922 году при больнице появилась медицинская библиотека. Амбулатория в тот период не была самостоятельной, а подчинялась главному врачу Кремлевской больницы. С 1920 года в административно-хозяйственном отношении все кремлевские лечебные и медицинские учреждения стали подчиняться Управлению Санитарного надзора Кремля.

Ответственные советские сотрудники, работавшие или прописанные в



Кремле, были прикреплены к Кремлевской больнице, остальные жители (за исключением личного состава школы ВЦИК) – к кремлевской амбулатории. Для первых, конечно, обеспечивались особые условия. Так, в феврале 1922 года появилось решение о выдаче членам ВЦИК пособия на лечение в размере 100 рублей по золотому курсу одновременно и до 50 рублей ежемесячно при длительной болезни. Списки прикрепленных для медицинского обслуживания и их категории время от времени пересматривались. В феврале 1923 года утвердился следующий порядок пользования Кремлевской больницей. В нее могли обращаться только ответственные работники Кремлевских наркоматов и учреждений с членами их семей, а также лица, имевшие прописку в Московском Кремле.

13 февраля 1924 года были утверждены «Основные положения об оказании медпомощи на дому врачами Санитарного Управления Кремля». Право получения помощи на дому предоставлялось: во-первых, высшим руководителям государства, которые



Здание Кремлевской больницы на улице Воздвиженке, дом 6

в документе назывались «лица, имеющие индивидуальное право на лечебную помощь от Санитарного Управления Кремля, независимо от жительства»; во-вторых, жителям Кремля, т.е., лицам, имевшим в нем прописку. Вызовы врачей на дом проводились через Кремлевскую больницу. Запись проходила с 10 до 16 часов. Вызовы после 16 часов выполнялись на следующий день. В неотложных случаях вызывался дежурный врач Кремлевской больницы. Для перевозки больных предоставлялся транспорт Кремлевской больницы. Кремлевская амбулатория работала также ежедневно, кроме праздников, с 10 до 16 часов. Статистика деятельности лечебных учреждений Санитарного управления Кремля за 1921 год вы-

глядит следующим образом: больница приняла 955 пациентов, амбулаторный прием – 6919 больных, количество посещений – 24 590; зубная амбулатория – 2513 больных, всего посещений – 14 282.

К 1924 году общая эпидемиологическая ситуация как в городе Москве, так и в Кремле значительно улучшилась. Кроме того, в это время начался процесс постепенного сокращения числа кремлевских жителей. Дальнейшее развитие и совершенствование деятельности Кремлевской больницы требовало серьезного расширения помещений и материальной базы. Летом 1925 года было принято решение о переводе Кремлевской больницы в помещения, выделенные в конце 1924 года Санитарному управлению Кремля на улице Воздвиженке.

Объединение кремлевских санитарно-лечебных учреждений и их вывод с территории Кремля

По мере развития Управления Санитарного надзора Кремля и расширения его функций возникает идея «объединения в санитарном и лечебном отношении Домов советов и Сануправления Кремля». Как следует из справки Я.Б. Левинсона, «впервые мысли о частичном объединении Управления Санитарного надзора с лечебными учреждениями Кремля возникла в 1-й половине сего 1920 г.». Однако тогда эта идея не получила дальнейшего развития.



<p>308. ЛЕЧСАНОУПР КРЕМЛЯ 22. Июля 1929 г. № 0-20</p> <p>Фам. Енукидзе Имя, отч. А.С.</p> <p>При утере карточки просьба сообщать в Лечсанупр Кремля тел. 2-73-52, 5-57-70, вертушка 5-89, Воздвиженка, 6 во дворе.</p> <p>Зам. Начлечсанупр Кремля Мейданский</p>	<p>При вызове — просьба называть фамилию. 4</p> <p>1. Неотложная медицинская помощь, вызов на дом любых врачей — специалистов, консультация профессоров, заказ лекарств с доставкой на дом в особо экстренных случаях, вызов среднего и младшего медперсонала — для дежурств на дому и проч. виды медицинской помощи:</p> <p>Обращаться можно в течение круглых суток в Дежурное Медицинское бюро</p> <table border="0"> <tr> <td>по</td> <td>вертушка — 5-89,</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">телефо- нам:</td> <td>Кремль нижн. — 1-37, 1-38,</td> </tr> <tr> <td>городской — 2-81-66, 5-57-70, 2-73-52.</td> </tr> </table> <p>Примечание. Вызов администрации Лечсанупра Кремля — для дачи особых поручений — производится по этим же телефонам в течение круглых суток — через дежурного.</p> <p>2. В Кремле во врачебном пункте круглые сутки дежурит врач, который вызывается на дом по телефону: Кремль, нижн. 1-07.</p>	по	вертушка — 5-89,	телефо- нам:	Кремль нижн. — 1-37, 1-38,	городской — 2-81-66, 5-57-70, 2-73-52.
по	вертушка — 5-89,					
телефо- нам:	Кремль нижн. — 1-37, 1-38,					
	городской — 2-81-66, 5-57-70, 2-73-52.					

Пропуск секретаря ВЦИК А.С. Енукидзе. По таким пропускам в Кремле допускались к спецобслуживанию.



В 1922 году к ведению Санитарного управления Кремля относились: Кремлевская больница (в ней лечились члены ВЦИК, СНК, ЦК РКП(б), члены Исполкома Коминтерна, члены коллегии наркоматов, ЦК Союза молодежи, жители Кремля, а также «по вызову кремлевских врачей на дому» сотрудники учреждений, подведомственных Управделами Совнаркома, живущие вне Кремля, и домов ВЦИК»); Кремлевская аптека; кремлевская амбулатория и зубная амбулатория — в них обслуживали всех проживающих в Кремле и «имеющих постоянные пропуска в Кремль»); электроводосветолечебница; 5 приемных покоев домов ВЦИК; зубная техническая и аналитическая лаборатория; Санитарный надзор и дезинфекционный отряд; кремлевские проходные бани; пропускной пункт Кремля; санитарный пропускной пункт III дома ВЦИК.

В 1921 году на ул. Коминтерна, 6 (теперь ул. Воздвиженка) на базе частного учреждения — физиолечебницы доктора Барановича — была открыта физиотерапевтическая лечебница Санитарного управления Кремля, включавшая также и электросветоводолечебницу.

К началу 1922 года персонал Кремлевской больницы и амбулатории насчитывал 45 человек. Наряду с терапевтами там работали специалисты различных медицинских направлений. Оба учреждения — и Кремлевская амбулатория, и Кремлевская больница

оказывали медицинскую помощь сотрудникам ВЦИК и СНК, а также жителям кремлевских помещений и обладателям постоянного пропуска в Кремль.

С 1922 года постоянным медицинским консультантом Санитарного управления Кремля являлся профессор Василий Васильевич (Вильгельм Вильгельмович) Крамер, который, со-



Внутренний двор Вознесенского монастыря

гласно некоторым источникам, с 1926 года стал заведующим Кремлевской поликлиникой, сменив А.Ю. Канель. Примечательно, что невропатолог В.В. Крамер являлся лечащим врачом Владимира Ильича Ленина в последние годы его жизни.

Впервые идея о переезде Санитарного управления с территории Москов-

ского Кремля возникла в конце 1920 года. И уже в декабре оно получило жесткое предписание: «выселиться сего 16-го декабря из Кремля» с указанием, что «в случае невыезда помещение будет опечатано». Однако новое помещение в тот момент еще не было готово, и Управление запросило отсрочку, которую дали на два дня — до 18 декабря. Хотя и тогда переезд по объектив-

ным причинам не состоялся.

Помещения для размещения Санитарного управления Кремля при Управлении делами СНК РСФСР (которое стало так называться с 17 октября 1922 года) подыскивали к концу 1923 года. Тогда же было принято решение о строительстве Кремлевской больницы и амбулатории на улице Воздвиженке. А летом 1925 года эти медицинские учреждения, уже в сильно разросшемся виде, начали переезжать в новое здание, построенное в модном тогда конструктивистском стиле, которое заключило в свой внутренний двор и великолепную усадьбу Шереметевых конца XVIII века, построенную, как предполагается, самим Василием Баженовым.

К сожалению, значительная часть архивных документов по истории Управления санитарного надзора Кремля и Поликлиники была уничтожена в начальный период Великой Отечественной войны.

В документах по личному составу Санитарного управления Кремля при Управлении делами Совета народных комиссаров РСФСР упоминание о Кремлевской поликлинике встреча-



Гостиница «Метрополь» (II дом ВЦИК)



ИМПЕРАТОРСКИМ ПАРОВОЗАМ НЕ ХВАТИЛО СИЛ

МАЛОИЗВЕСТНЫЕ ФАКТЫ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ВЫСОЧАЙШИХ ПОЕЗДОК В КОНЦЕ XIX ВЕКА

Рост террористической активности революционных организаций, в первую очередь «Народной воли», продемонстрировал уязвимость царской власти даже при соблюдении мер охраны. После трагической смерти Александра II в 1881 году, императорская охрана была существенно реформирована наследником престола Александром III. Элементом реформы стало создание специализированного железнодорожного подразделения, обеспечивающего безопасность императора во время его следования по железным дорогам.



Леонид Маркович Албертов

Идея формирования такого железнодорожного подразделения, находящегося в прямом подчинении императору, была предложена командиром 1-го Железнодорожного батальона подполковником Л.М. Албертовым. Однако, по его мнению, помимо обеспечения безопасности маршрутов следования императора, важной задачей подразделения должен был стать технический контроль исправности

подвижного состава и службы тяги императорских поездов. Одним из первых шагов подполковника Л.М. Албертова в данном направлении стало предложение отказаться от использования двойной тяги (двух паровозов) при движении императорских поездов как небезопасное, взамен приобрести мощные паровозы за границей.

После вынужденного переезда в конце марта 1881 года Александра III вместе с семьей в Гатчину из Санкт-Петербурга, связанного с покушением и гибелью его отца Александра II, на генерал-адъютанта графа И.И. Воронцова-Дашкова, ближайшего доверенного лица наследника престола, отвечавшего за его безопасность, помимо организации текущей охраны Гатчинской резиденции Александром III было возложено высочайшее повеление «О выработке наилучшей организации охраны Его Императорского Величества».

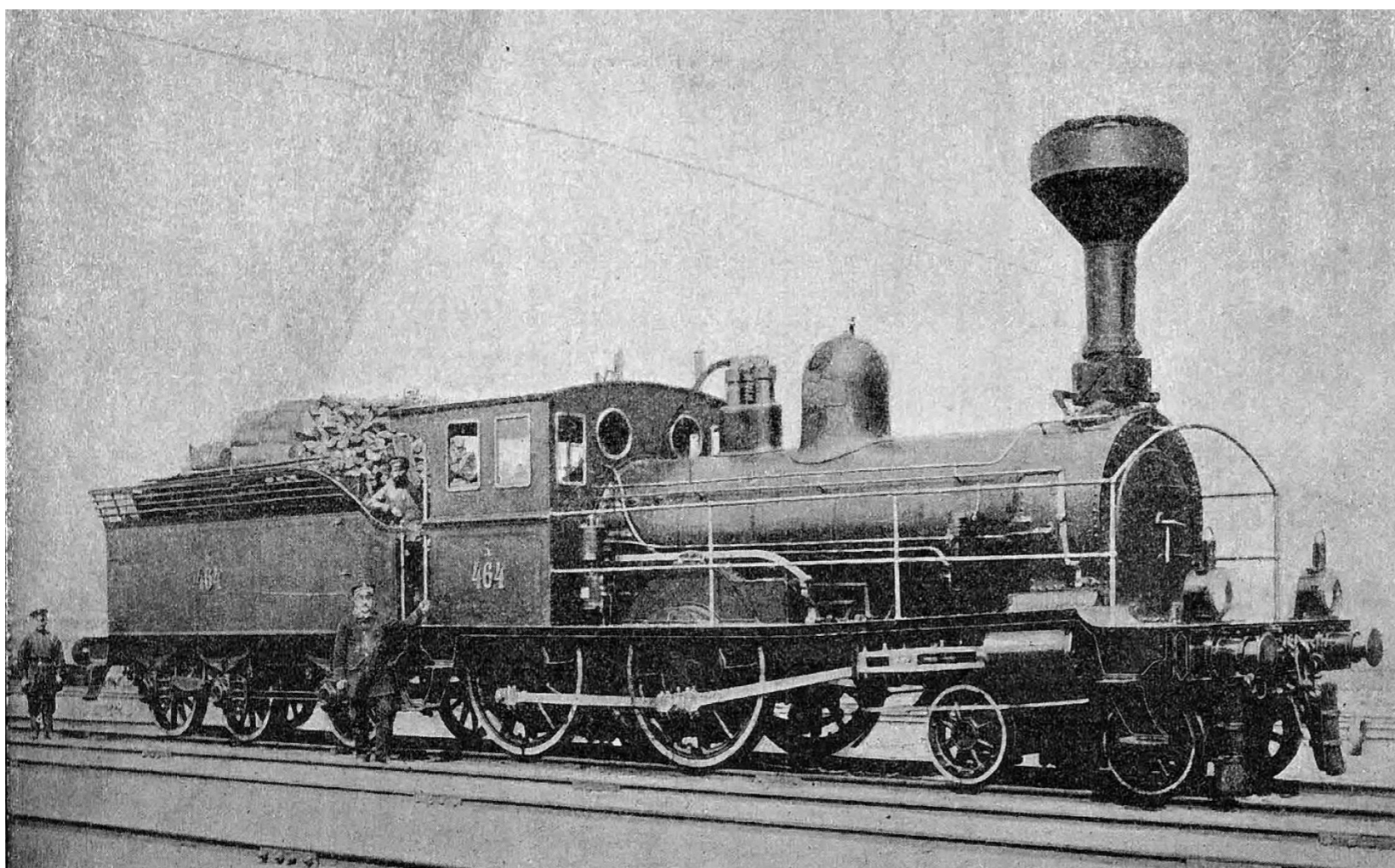
Результатом исполнения высочайшего повеления стало «Положение об охране Его Императорского Величества», утвержденное Александром III 11 августа 1881 года. В соответствии с Положением, в Собственную его императорского величества (СЕИВ) охрану вошло 4 структурных подразделения: Гвардейский пехотный отряд (впоследствии Сводно-гвардейская рота), Дворцовая полицейская команда, Секретная часть и Железнодорожная инспекция. Здесь следует отметить, что первые три из вышеперечисленных структурных подразделений формировались исходя из предшествующего опыта участия личного состава подобных подразделений в обеспечении безопасности покойного императора, о чем И.И. Воронцов-Дашков более предметно и писал Александру III в своей сопроводительной записке к проекту положения. Совершенно новым направлением в деле обеспечения безопасности императора стало включение в СЕИВ охрану 1-го Железнодорожного батальона и деятельность командира батальона под-

полковника Л.М. Албертова в охране императора.

В апреле 1881 года командир 1-го Железнодорожного батальона подполковник Л.М. Албертов в рапорте на имя Александра III изложил свои идеи по организации охраны железных дорог во время высочайших поездок. Он предлагал развернуть 1-й Железнодорожный батальон по штату военного времени до 1 тыс. человек и осуществить распределение нижних чинов батальона по линиям железных дорог малочисленными группами. По его мнению, при соответственном распределении личного состава батальон мог распространить полную и всестороннюю охрану пути на протяжении 100 - 150 верст. Данная идея в целом была одобрена Александром III, и 2 мая 1881 года поступило высочайшее повеление о приведении к полному (военному) штату 1-го Железнодорожного батальона и создании специальной службы тяги (тяги), в ведение которой передавался состав императорского поезда с паровозами, а также мастерские для их технического обслуживания. Заведывание технической частью мастерскими была возложена на начальника службы тяги инженера – технолога Иванова.

18 июня 1881 года Л.М. Албертов принимает под свою ответственность императорские вагоны (Лит. А), столовый (Лит. L), министерский (Лит. М), кухня (Лит. Н), мастерская (Лит. S), а также два паровоза серии К № 436 и 438.

Данные пассажирские паровозы были построены в 1880 году на Александровском механическом заводе в Санкт-Петербурге. Паровозы имели две спаренные ведущие оси, и вместо переднего бегунка двухосную поддерживающую тележку. На конец 1870-х – начало 1880 годов паровозы серии «К» считались одними из самых быстрых и надежных пассажирских паровозов, используемых на линиях российских



Паровоз серии «К» № 464 Александровского механического завода постройки 1881 года

железных дорог. Согласно правилам технической эксплуатации железных дорог, паровозы могли развивать скорость до 78 верст в час. Вес паровозов без воды и топлива составлял 34,5 тонны, с водой и топливом - 38,5 тонн. Средняя стоимость паровоза составляла 26 тыс. руб.

Вместе с тем следует отметить, уже в начале 1880-х годов специалисты службы подвижного состава и тяги Николаевской железной дороги отмечали, что скорость, состав поездов, а также вес отдельных императорских вагонов значительно увеличились, и паровозы серии «К», несмотря на их востребованность, не могли удовлетворять всё возрастающим требованиям по мощности для императорских паровозов.

Накануне отъезда 16 июля 1881 года Александра III в большую поездку по железной дороге с посещением Москвы, Владимира, Нижнего Новгорода, Костромы и Ярославля Л.М. Албертов пишет служебную записку И.И. Воронцову-Дашкову о невозможности использования двойной тяги (двух паровозов) для движения императорских поездов. Данную записку И.И. Воронцов-Дашков получает только 4 августа, уже после завершения поездки Александра III, в которой он также участвовал.

В служебной записке Л.М. Албертов сообщает: «Следование императорских поездов двойной тягой т.е. двумя паровозами нельзя не признать положительно неправильным». По его

мнению, по правилам, существующим на всех железных дорогах в мире, поезда большой скорости отправляются исключительно с одним паровозом.

Он отмечает: «Чем руководствуются до настоящего времени наши дороги, допуская отправление императорских поездов двойной тягой вопреки правил, существующих для скорых поездов и в ущерб безопасности движения – определить трудно. Причину этой неправильности нужно искать в слабой силе и неудовлетворительном состоянии паровозов, которым при составе императорского поезда, несколько увеличенного сравнительно с другими скорыми поездами, было бы не под силу управляться с надлежащей скоростью. Подобные ненормальные и небезопасные движения императорских поездов необходимо отменить...».

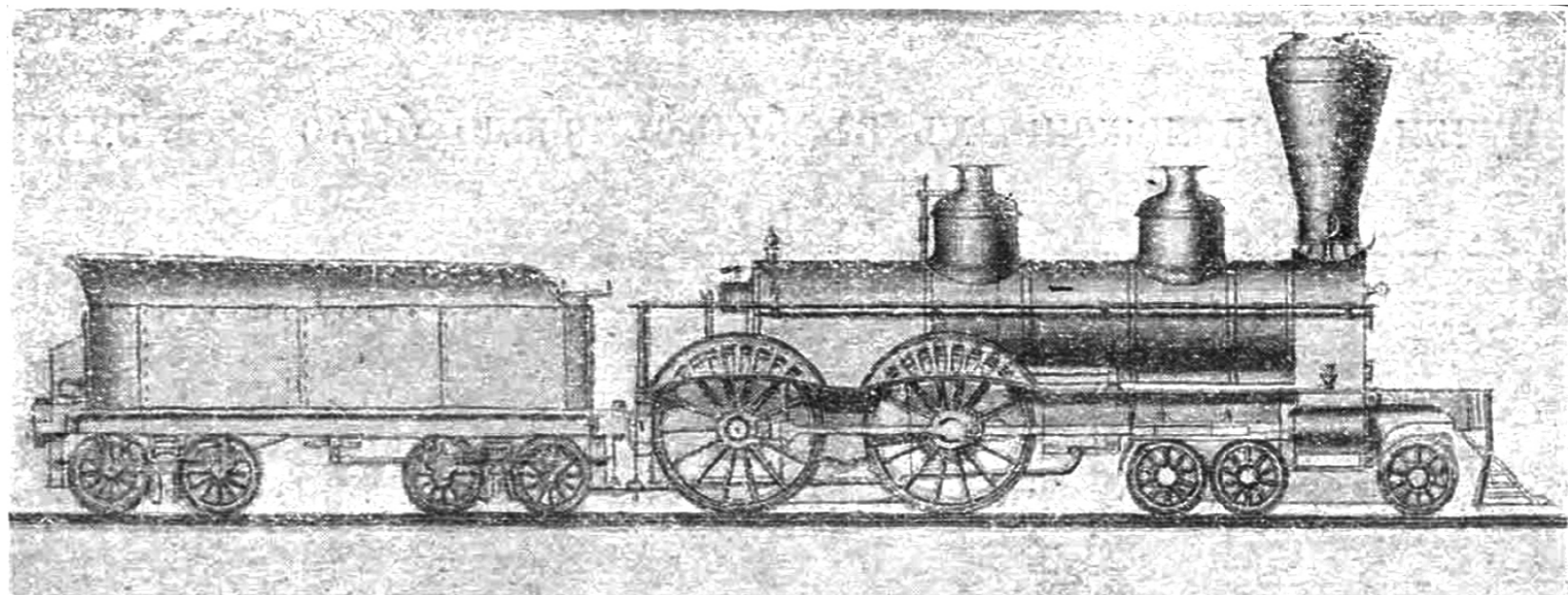
Далее Л.М. Албертов предлагает приобрести специальные паровозы в Германии со всеми новейшими усовер-

шенствованиями и употреблять такие исключительно для императорских поездов. По его сведениям, приобретение трех паровозов с тендерами и полным комплексом запасных частей обойдется приблизительно в сто десять тысяч рублей.

В приложении к служебной записке говорилось, что ранее, в 1858 году на Николаевской железной дороге исключительно для царских поездов были построены два паровоза под названием «Царь» и «Царица», которым была присвоена серия «А».

Сперва императорские поезда возились исключительно этими двумя паровозами; один из них вез поезд до станции Бологое, а другой от Бологое до конечной станции назначения. Впоследствии этим паровозам были присвоены номера №165 и №166, и как более мощные пассажирские паровозы они были приписаны к Вишерскому участку Николаевской железной дороги где имелись крутые подъемы. На других участках дороги императорские поезда транспортировались предназначенными для этой цели паровозами серии «В», украшенными особым бронзовым орнаментом, которые на конец 1870-х годов были заменены типовыми паровозами серии «К».

Однако прежде чем поднять вопрос о приобретении специальных паровозов за границей, Л.М. Албертов 29 июля 1881 года обращается на Николаевскую железную дорогу с вопросом о возможности постройки современных шестиколесных поездов на подведомственном железной дороге Александровском механическом заводе. На его письмо руководство Николаевской железной дороги 4 августа дает ответ о невозможности постройки на Алек-



Паровозы с тендером Александровского механического завода постройки 1858 – 1859 гг «Царь» и «Царица»



сандровском механическом заводе шестиколесных паровозов нового типа, поскольку завод занимается преимущественно ремонтом паровозов Николаевской линии и изготовлением восьмиколесных паровозов.

И.И. Воронцов-Дашков посчитал необходимым уточнить возможность изготовления специальных паровозов вообще на российских заводах. Этим же днем (4 августа) обращается к Министру путей сообщения К.Н. Посьету с письмом, в котором пишет: «В настоящее время вопреки железнодорожным правилам для тяги императорского поезда должны быть употреблены по два паровоза в виду недостаточной силы последних. Невозможность оставаться далее в таком положении побуждает меня обратиться к Вашему Высокопревосходительству с просьбой сообщить не имеется ли у Вас в виду казенных или частных паровозов, способных /каждый в отдельности/ передвигать императорский поезд в 500 тонн со скоростью 60 верст в час. Если таковых паровозов не имеется, то не откажите указать, где паровозы, удовлетворяющие вышесказанным требованиям, по мнению Вашего Высокопревосходительства, можно было бы наивыгоднее и по какой цене заказать».

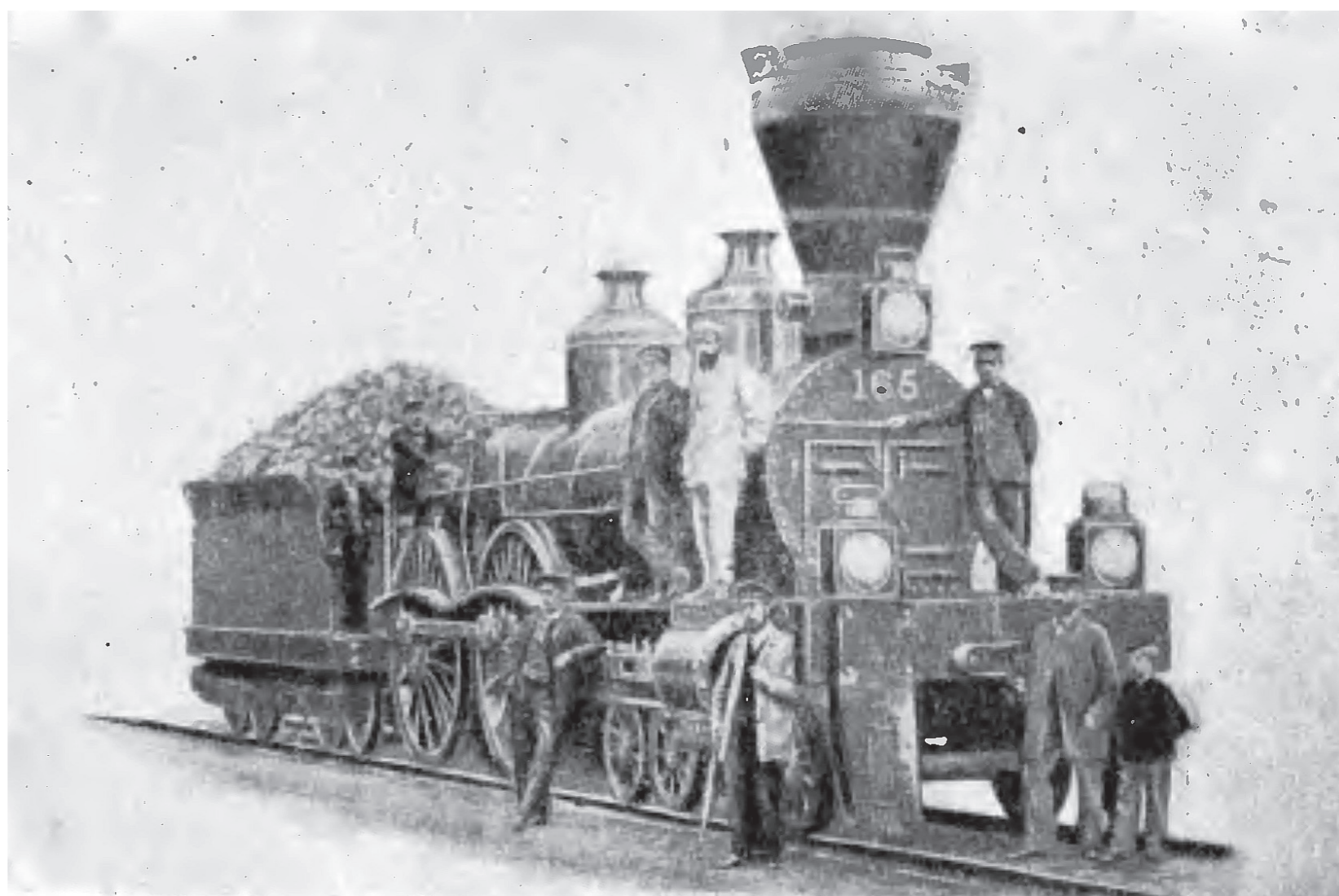
7 августа 1881 года Министр путей сообщения К.Н. Посьет в своем ответе И.И. Воронцову-Дашкову сообщил, что употребление в поездах двух паровозов и предвидится железнодорожными правилами и потому оным не противоречит, тем не менее в видах безопасности движения, в особенности императорских поездов следовало бы избегать употребление двойной тяги, разумеется, если размеры поезда то допускают. Но для движения поезда весом в 500 тонн со скоростью 60 верст в час требуется паровоз такой силы, устройство которого, при нынешнем состоянии машиностроительной науки едва ли возможно. В виду сего, для осуществления, вполне разделяемого мною намерения Вашего Сиятельства устранить употребление двух паровозов для тяги императорских поездов при упомянутой скорости – может быть наудобнейшим способом достигнуто посредством облегчения поездов, т.е. сокращения числа вагонов, входящих в

состав поезда.

11 августа 1881 года, Александр III утверждает Положение Собственной Его Императорского Величества охране, и Л.М. Албертов становится в соответствии с Положением Военным инспектором железных дорог с достаточно большим кругом полномочий, касающихся обеспечения безопасности движения императорских поездов. 1-й Железнодорожный батальон остается в его подчинении.

при сем инструкции».

20 августа 1881 года Л.М. Албертов через посредника – С. Петербургского купца 1 гильдии К.Ф. Вахтера и его компанию «Вахтер и Ко» заключает условие с Саксонским машиностроительным заводом Гартмана в г. Хемнице на «поставку для собственных поездов его величества к 20 февраля 1882 года трех шестиколесных паровозов с тремя шестиколесными тендерами и со всеми принадлежностями и инструментом к

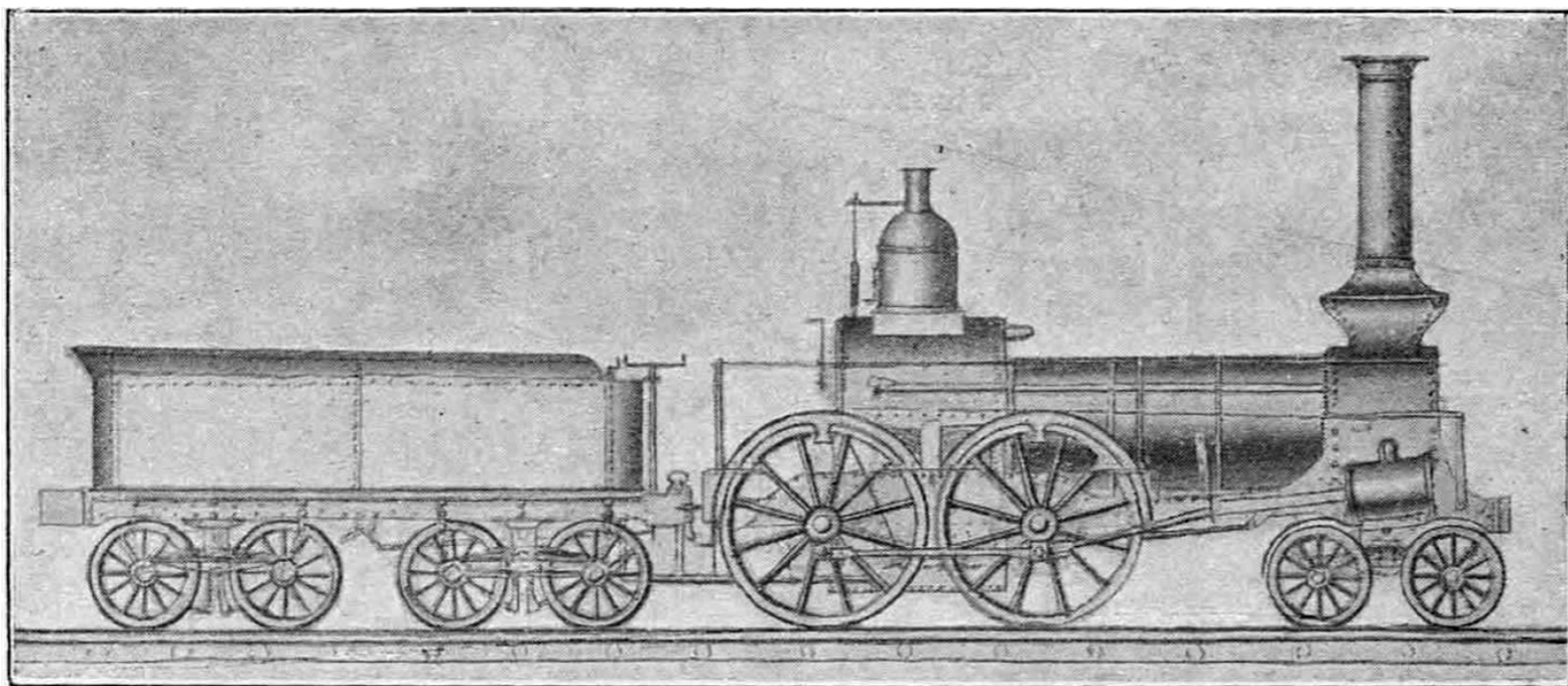


Паровоз серии «А» № 165 (ранее паровоз «Царь») Александровского механического завода.

В эти же дни Александр III утверждает всеподданнейший доклад И.И. Воронцова-Дашкова о необходимости приобретения за счет Министерства императорского двора и уделов (МИДв) трех паровозов для императорских поездов и разрешении на заключение подполковником Албертовым контракта с Саксонским машиностроительным заводом Гартмана в городе Хемнице, стоимость которого составила 109 тыс. рублей. И уже 18 августа 1881 года И.И. Воронцов-Дашков пишет следующее письмо Л.М. Албертову: «Военному Инспектору железных дорог. Во исполнение Высочайшего повеления предписываю Вашему Высокоблагородию заключить с Саксонским машиностроительным заводом в Хемнице (бывший завод Рихарда Гартмана) формальное условие на поставку трех паровозов для ИМПЕРАТОРСКИХ поездов согласно прилагаемой

паровозам».

Следует отметить, что в ходе переписки между И.И. Воронцовом-Дашковым и министром МПС К.Н. Посьетом, касающейся капитального ремонта императорских вагонов, в письме от 14 сентября 1881 года министр МПС вновь возвращается к вопросу о строительстве паровоза большой силы. В письме он отмечает: «считаю долгом заметить, что пассажирские паровозы, упомянутой Вами силы едва ли могут быть согласованы с техническими условиями постройки и эксплуатации железных дорог в России». По мнению К.Н. Посьета, для сообщения более положительного по этому предмету ответа, специалистам министерства для оценки необходимо ознакомиться с техническими условиями проекта паровоза, предложенного Саксонским машиностроительным заводом Гартмана в г. Хемнице. Однако,



Паровоз серии «В»

запрошенные К.Н. Посьетом технические условия в МПС направлены не были.

Вопросы о положении дел со строящимися в г. Хемнице тремя специальными паровозами для императорских поездов в начале 1882 года поднял Главный контролер МИДв В.А. Емельянов. 30 января 1882 года он обращается с письмом к П.А. Черевину, являющемуся с 3 сентября 1881 года Главным начальником Собственной Его Императорского Величества охраны, в котором уведомляет о приближающемся согласно контракту сроке постройки поездов – 20 февраля 1882 года. Также он сообщает о том, что Контроль МИДв осведомлялся у Военного инспектора железных дорог Л.М. Албертова: «был ли послан в Хемниц для осмотра заказа и для наблюдения за работами и вообще, что сделано в отношении свидетельства изготавливаемых паровозов?». Со слов Главного контролера МИДв, на это Л.М. Албертов пояснил, что как ему, так и инженеру-технологу Иванову нельзя было отлучаться от императорского поезда, и поэтому не представилось возможным до настоящего времени кому-либо присутствовать при испытании заказанных паровозов. Тем не менее, Л.М. Албертов выразил желание, ввиду особой важности заказа, что бы он или инженер Иванов были командированы в г. Хемниц.

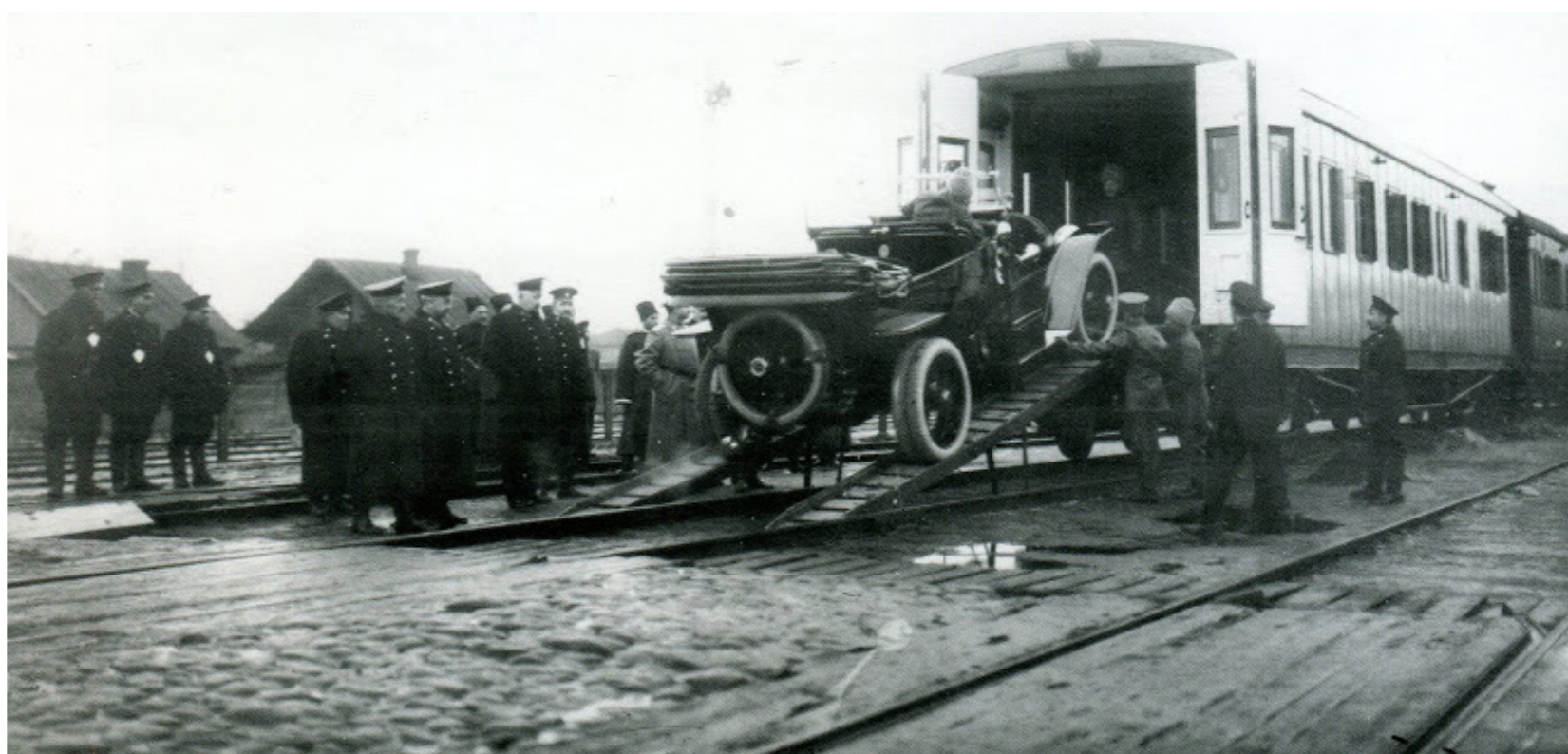
Как далее сообщал Главный контролер МИДв П.А. Черевину о своей переписке с Л.М. Албертовым, он выразил мнение, что командиру 1-го Железнодорожного батальона следовало бы озаботиться об отправлении агента ранее, и что ввиду важности заказа следовало бы, если предста-

вится ещё возможность, командировать агента от Министерства путей сообщения (МПС), о чем В.А. Емельянов также сообщил Министру МИДв И.И. Воронцову-Дашкову. Данный вопрос И.И. Воронцов-Дашков и предложил обсудить ему с Главным начальником Собственной Его Императорского Величества охраны П.А. Черевиним, тем самым переключая на Главного начальника Собственной Его Императорского Величества охраны ответственность за дальнейшую судьбу заказанных его подчиненным, командиром 1-го Железнодорожного батальона Л.М. Албертовым специальных императорских паровозов.

5 февраля 1882 года П.А. Черевин пишет письмо Министру путей сообщения К.Н. Посьету с предложением

Уже через два дня, 8 февраля Главный контролер МИДв В.А. Емельянов присылает П.А. Черевину технические условия постройки специальных паровозов, отмечая что оригиналы технических условий и чертежей хранятся у командира 1-го Железнодорожного батальона Л.М. Албертова. 12 февраля П.А. Черевину приходит от Министра путей сообщения К.Н. Посьета ответ на его письмо от 5 февраля в котором он поясняет, что для исполнения ходатайства о назначении техника от Министерства для освидетельствования заказанных паровоз в г. Хемнице необходимо предварительно иметь подробные технические условия, служащие основанием при выполнении заказа. В этой связи К.Н. Посьет просит доставить копии вышеуказанных условий.

14 февраля П.А. Черевин в срочном порядке запрашивает в 1-м Железнодорожном батальоне две копии технических условий и чертежей заказанных специальных паровозов. Пять дней ушло у Главного начальника Собственной Его Императорского Величества охраны, чтобы истребовать от своего подчиненного Л.М. Албертова требуемые документы. 19 февраля Л.М. Албертов направляет П.А. Черевину полный пакет документов, который он 21 февраля с письмом пере-



Вагон-гараж.

отправить агента от МПС в г. Хемниц в Саксонию для надзора за строительством поездов на заводе. О чем он этим же днем сообщил Главному контролеру МИДв, также сообщив, что ему неизвестны условия постройки паровозов.

сылает Министру МПС К.Н. Посьету. С данным письмом П.А. Черевин направил копию договора, заключенного командиром 1-го Железнодорожного батальона полковником Л.М. Албертовым с конторой, уполномоченной



Саксонского машиностроительного завода. Копии технических условий, ведомостей на паровозы и тендеры под литерами «А» и «Б», а также подлинные чертежи конструкции паровоза и тендеров.

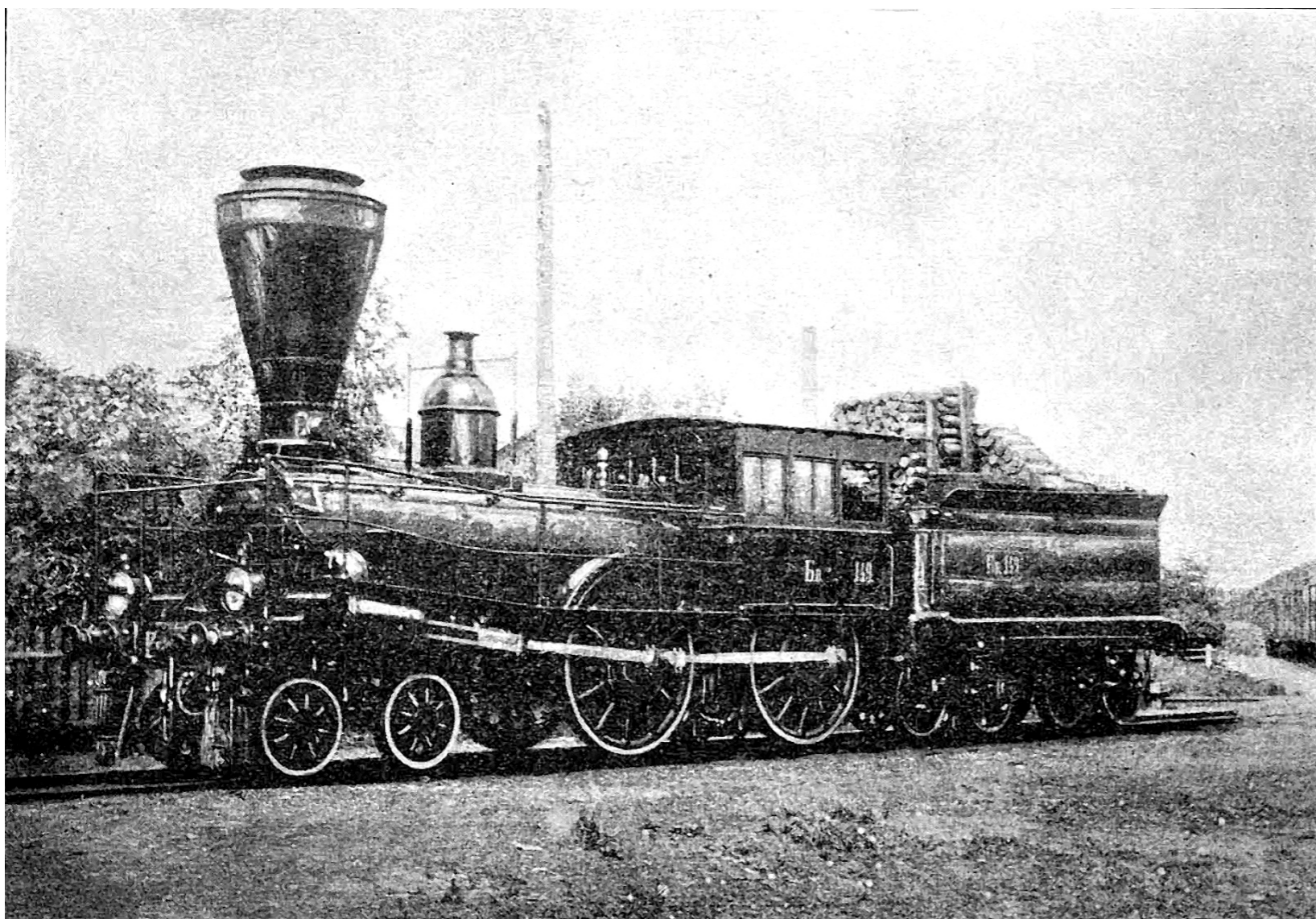
27 февраля 1882 года на имя П.А. Червина поступает большое письмо от Министра путей сообщения К.Н. Посьета, в котором он уведомляет П.А. Червина в том, что командировать на Хемницкий завод инженера от

С.-Петербургско-Варшавской железной дороги инженер, действительный статский советник Горбунов, и главные инженеры подвижного состава и тяги С.-Петербургской железной дороги коллежский секретарь Карташов и Николаевской железной дороги титулярный советник Пашковский. Также к письму прилагался журнал Комиссии, назначенной министром МПС К.Н. Посьетом, рассмотревший чертежи и технические условия на поставку указанных паровозов.

Председателем Комиссии был назначен известный инженер-железнодорожник, действительный статский советник А.Н. Ераков. В Комиссию вошли инженеры: статский советник Я.Я. Горбунов, титулярный советник Пашковский, коллежский секретарь Карташев. Также был приглашен для разъяснений начальник тяги 1-го Железнодорожного батальона П.П. Иванов.

Как отметила Комиссия, исходя из технических условий на поставку этих паровозов, они должны везти поезд весом 380 тонн brutto, не считая веса паровоза и тендера со скоростью 60 километров в час. По прямому подъему с уклоном в 0,005 поезд весом в 250 тонн brutto, не считая веса паровоза и тендера со скоростью 50 километров в час. Комиссией были сделаны определенные выводы и рекомендации.

1. Комиссия отметила, что указанные размеры паровозов не соответствуют заданной работе, т.е. паровоз

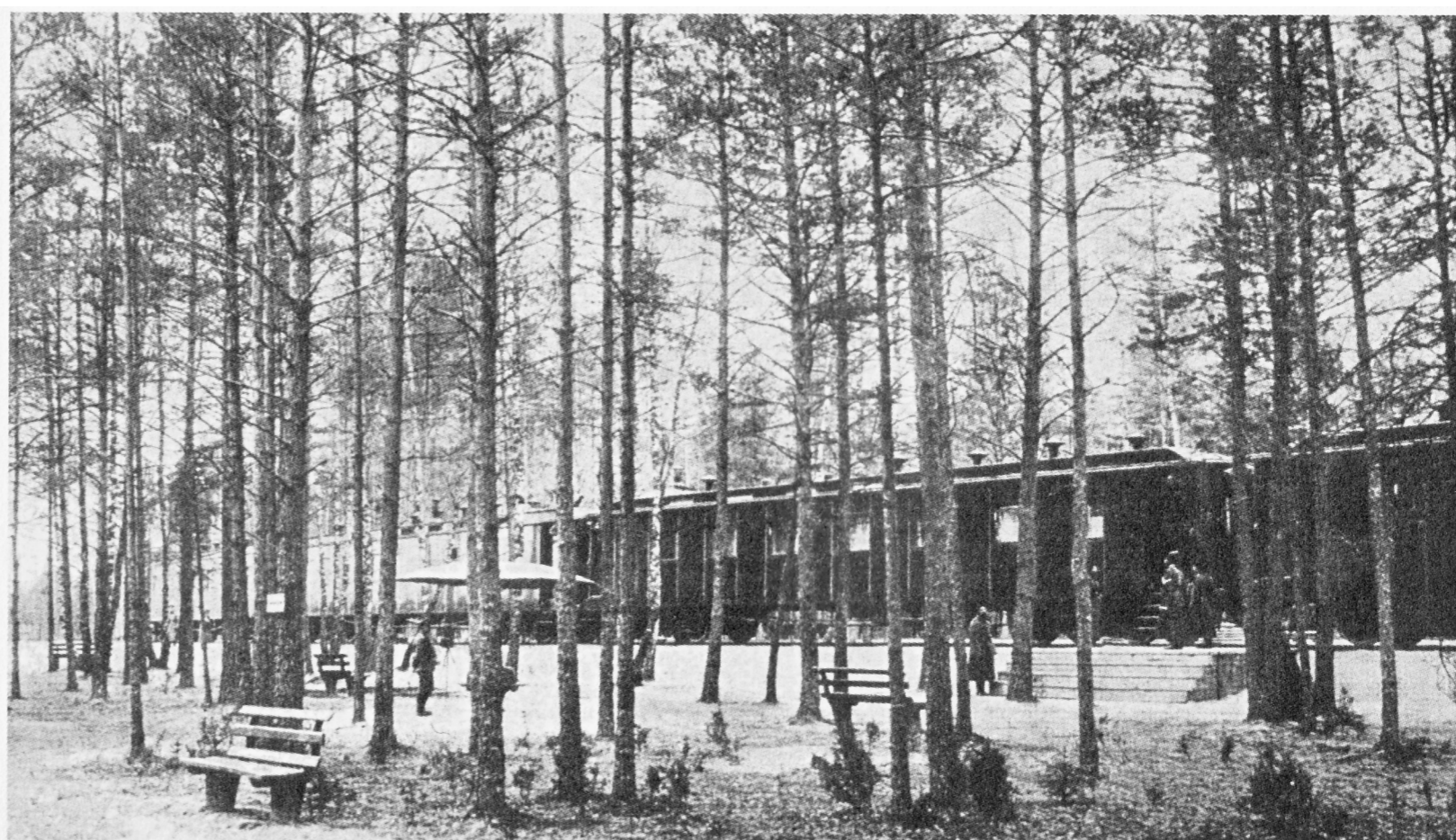


Паровоз серии «В» Александровского механического завода, получивший после реконструкции серию «Бв»

В письме он также указывает, что в ближайшее время специальные паровозы придут на пограничную железнодорожную станцию Вержболово без всякого их осмотра специалистами 1-го Железнодорожного батальона на месте изготовления. П.А. Червин просит К.Н. Посьета безотлагательно направить в Вержболово «опытного и благонадежного техника от Технической инспекции Комитета железных дорог для тщательного осмотра и присутствия при испытаниях паровозов». В случае отсутствия паровозов на станции Вержболово, П.А. Червин просит приказать провести их осмотр на месте их изготовления. При этом вместе с техником в г. Хемниц будет также командирован начальник тяги 1-го Железнодорожного батальона инженер-технолог Иванов.

Одновременно П.А. Червин даёт указание Л.М. Албертову по прибытии паровозов на станции Вержболово задержать их там в связи с прибытием техника для осмотра, а если паровозы не прибыли, то приостановить их доставку из г. Хемница.

МПС для освидетельствования заказанных паровозов в настоящее время он находит «бесполезным поскольку эти паровозы уже совершенно готовы и собраны». А испытать паровозы «под парами с ездой», по мнению К.Н. Посьета, можно на С.-Петербургско-Варшавской железной дороге. Для испытаний им уже назначены: инспектор



Императорский поезд



заданных размеров не может исполнить заданной работы, которые подтверждаются теоретическими расчетами произведенные Комиссией.

2. Рассматривая по чертежам конструкцию паровозов Комиссия находит необходимым снять плуг (путьочиститель) в виду того, что при большом свесе передней части паровоза можно ждать колебаний, при которых плуг может зацепить за части пути.

3. Комиссия не находит полезным командировать в настоящее время особого от МПС техника для освидетельствования паровозов на заводе, так как они вполне готовы и окрашены, а потому приемка их может лишь состоять в пробе под паром и с поездами. Согласно пункта 5 договора о поставке паровозов, данные испытания могут быть

роги могут ходить с такой же скоростью, как и заказанные на Хемницком заводе, считаясь притом более устойчивыми.

Таким образом, узнав о решении проводить испытание паровозов на территории России, 2 марта 1882 года Л.М. Албертов телеграфирует А.П. Черевину о разрешении ему вытребовать паровозы с завода. К 20-му марта паровозы вместе с тендерами прибывают на пограничную станцию в Вержболово, однако для въезда специальных паровозов на территорию России потребовались дополнительные согласования с таможенным пунктом на станции Вержболово. Только к 4 апреля под гарантии Директора С.-Петербургско-Варшавской железной дороги удалось согласовать ввоз паровозов на терри-

освидетельствование и испытание трех паровозов, построенных для императорских поездов и находящихся на станции Вержболово. Испытание указанных паровозов П.А. Черевин просит провести на С.-Петербурго - Варшавской железной дороге в присутствии лиц, назначенных МПС и при участии представителя 1-го Железнодорожного батальона. Также он просит принять данные паровозы во временное распоряжение Управления Варшавской железной дороги как для проведения испытания, так и для хранения впредь до особых распоряжений о назначении паровозов для службы.

14 апреля, после всех разбирательств с таможей, паровозы были выпущены из Вержболово в С.-Петербург, а 16 апреля П.А. Черевин получает письмо от Председателя совета управления Главного общества Российских железных дорог В.А. Половцева, в котором уведомляет, что Совет управления Главного общества Российских железных дорог предложил Директору Варшавской железной дороги провести испытания приобретенных в распоряжение 1-го Железнодорожного батальона паровозов на вверенной ему линии на участке между Вержболовом и Пильвишками. Испытания паровозов предложено произвести в срок, установленный для сего Государственным инспектором С.-Петербургско-Варшавской железной дороги действительным статским советником инженером Я.Я. Горбуновым. По окончании испытаний Директору поручено принять паровозы во временное распоряжение Управления вверенной ему линии для хранения до особых распоряжений.

28 мая 1882 года Министр путей сообщения К.Н. Посыет направляет П.А. Черевину копию журнала Комиссии, производившей освидетельствование и испытание трех паровозов в апреле - мае 1882 года, а 15 июня на имя П.А. Черевина приходит отдельное заключение от инспектора С.-Петербургско-Варшавской железной дороги действительного статского советника Я.Я. Горбунова. В данном заключении он сообщает, что паровозы признаны Комиссией вполне удовлетворительными для службы в пассажирских поездах обыкновенного состава весом



Пограничная станция Вержболово

произведены на одной из железных дорог, прилегающих к С. Петербургу.

Также Комиссией было отмечено, что допущенное давление пара в котле в 11 действительных атмосфер бесполезно велико. Вообще паровоз не в состоянии будет исполнять сколько-нибудь продолжительное время, назначенную для него по техническим условиям работу.

Паровозы эти весьма схожи с существующими на Курско-Харьково-Азовской железной дороге паровозами того-же завода (за исключением давления пара) - представляющие довольно слабый тип.

Товаро-пассажирские паровозы серии «К» Николаевской железной до-

торию России.

Чтобы как-то дистанцироваться от обязательств за ввозимые паровозы, П.А. Черевин во всеподданнейшем докладе от 6 августа 1882 года Александру III предлагает упразднить должность Военного инспектора железных дорог в связи с большой занятостью Л.М. Албертова в 1-м Железнодорожном батальоне. Александр III соглашается с этим предложением и упраздняет должность Военного инспектора железных дорог.

12 апреля 1882 года П.А. Черевин письменно обращается к Председателю совета управления Главного общества Российских железных дорог В.А. Половцеву с просьбой провести



до 200 тонн, при скорости от 30 до 35 верст в час на подъем с уклоном 0,005 при благоприятных условиях, т.е. в летнее время, и при тщательном содержании вагонных осей и трущихся в паровозах частей.

Данные паровозы и тендеры в главных своих размерах, согласуясь с размерами показанных на чертежах и приложенных к техническим условиям заказа, не удовлетворяют этим условиям собственно в том отношении, что не могут поднимать на подъем 0,005 груз в 250 тонн (не считая веса паровоза и тендера) со скоростью 50 километров в час, как то требовали сами технические условия.

Таким образом, проведенное МПС освидетельствование и испытания показали, что заказанные для 1-го Железнодорожного батальона три шестиколесных паровоза с тендерами на Саксонском машиностроительном заводе в г. Хемниц для движения с императорскими поездами использоваться не могут. Перед П.А. Черевиним возникает проблема, связанная с тем, что данные поезда теперь необходимо передать для эксплуатации на какую-либо российскую железную дорогу.

Поскольку в покупке специальных паровозов на начальном этапе активное участие принимал И.И. Воронцов-Дашков, ближайший соратник Александра III, отвечавший в начале 1881 года за безопасность императора, а само строительство поездов было оплачено из сумм, выделенных МИДв, данный вопрос П.А. Черевину необходимо было согласовать теперь уже с Министром МИДв И.И. Воронцовым-Дашковым.

17 июня, т.е. через два дня после получения технического заключения Я.Я. Горбунова, П.А. Черевин пишет письмо Министру МИДв, в котором излагает ситуацию, связанную с невозможностью использования специальных поездов в связи с тем, что «они не удовлетворяют условиям заказа и не могут следовать с большею силою на большие расстояния при экстренных поездах чрезвычайной важности». Но в то же время, как обращает внимание П.А. Черевин, данные поезда отличаются тщательностью отделки и подобные паровозы, как указано в отчете Комиссии, используются в качестве пас-

сажирских паровозов на Курско-Харьково-Азовской железной дороге.

В этой связи он обращается к И.И. Воронцову-Дашкову с предложением уступить паровозы какому-либо обществу железной дороги с тем, чтобы они выплатили МИДв сумму, уплаченную заводу, а также пошлину за ввезенные паровозы. На этом письме И.И. Воронцов-Дашков собственно-ручно написал «Совершенно согласен».

24 июня П.А. Черевин пишет письмо Министру путей сообщения К.Н. Посъету, в котором просит его оказать содействие в приобретении построенных паровозов обществом Курско-Харьково-Азовской или обществом какой-либо другой железной дороги. Через полтора месяца, 7 сентября К.Н. Посъет отвечает П.А. Черевину, что Правление Курско-Харьково-Азовской железной дороги готово рассмотреть приобретение паровозов за счет дополнительного капитала общества, выдачу которого Правление просит К.Н. Посъета снести с Министром финансов. Министр путей сообщает, что им было сделано сношение с Министром финансов Н.Х. Бунге и по получению отзыва, он обещал об этом уведомить П.А. Черевина.

1 декабря 1882 года П.А. Черевин уже сам обращается к Министру финансов Н.Х. Бунге с разъяснением сложившейся ситуации. Он пишет: «Министр путей сообщения в прошлом сентябре месяце обратился к Вашему Превосходительству по вопросу приобретения Правлением общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги трех паровозов, заказанных Министерством Императорского двора в 1881 году на машиностроительном заводе в Хемнице, причем уведомило, что Правление это изъявило готовность приобрести означенные три паровоза за 109 т. рублей, с отнесением сей суммы на счет дополнительного облигационного капитала общества».

Как далее отмечал П.А. Черевин, МПС были сделаны предложения Юго-Западному, Либаво-Роменскому, Моршано-Сызранскому, Орлово-Грязскому и Фастовскому правлениям обществ железных дорог относительно приобретения данных паровозов, но предложения эти не привели к удов-

летворительным результатам.

В своём письме Главный начальник Собственной Его Императорского Величества охраны П.А. Черевин также обращал внимание на то, что с упразднением, согласно состоявшемуся 6 Апреля сего года Высочайшему повелению, бывшей при 1-м Железнодорожном батальоне службы тракции, означенные три паровоза остаются до сих пор без определенного назначения, и что уплату за оные в силу заключенного с заводом контракта не представлялось пока возможным окончить до времени разъяснения вопроса об употреблении паровозов, оказавшихся не вполне удобными для той специальной цели, для которой оные были заказаны.

П.А. Черевин просит Министра финансов Н.Х. Бунге рассмотреть возможность разрешить Правлению общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги приобрести заказанные Министерством императорского двора специальные паровозы взамен выпуска дополнительного облигационного капитала или же сделать распоряжение о принятии данных паровозов в счет правительственного заказа, с возмещением Министерству императорского двора 65.400 р. контрактной стоимости паровозов, а также уплаты 3008 р 52 к. Вержболовской станции за их доставку, и, наконец, погашения таможенных пошлин в количестве 13.167 р. 21 к. золотой валютой.

Неизвестно, что ответил Н.Х. Бунге Главному начальнику охраны его императорского величества. Возможно дал понять, что данный вопрос может решить только сам Александр III. И вот, П.А. Черевин обращается к единственному человеку, к которому он еще не обращался – к Командующему императорской главной квартиры О.Б. Рихтеру о ходатайстве перед Александром III о передаче данных паровозов Министерству путей сообщения в счет правительственного заказа.

В своем письме от 12 декабря 1882 года П.А. Черевин излагает Командующему императорской главной квартиры историю покупки трёх паровозов на Саксонском машиностроительном заводе в Хемнице: «...цель этого заказа заключалась в том, чтобы приобрести специальные паровозы, назначаемые



исключительно для движения экстренных поездов чрезвычайной важности под ведением особой службы тракции,

дней после обращения к Командующему императорской главной квартиры П.А. Черевин получает следующий от-

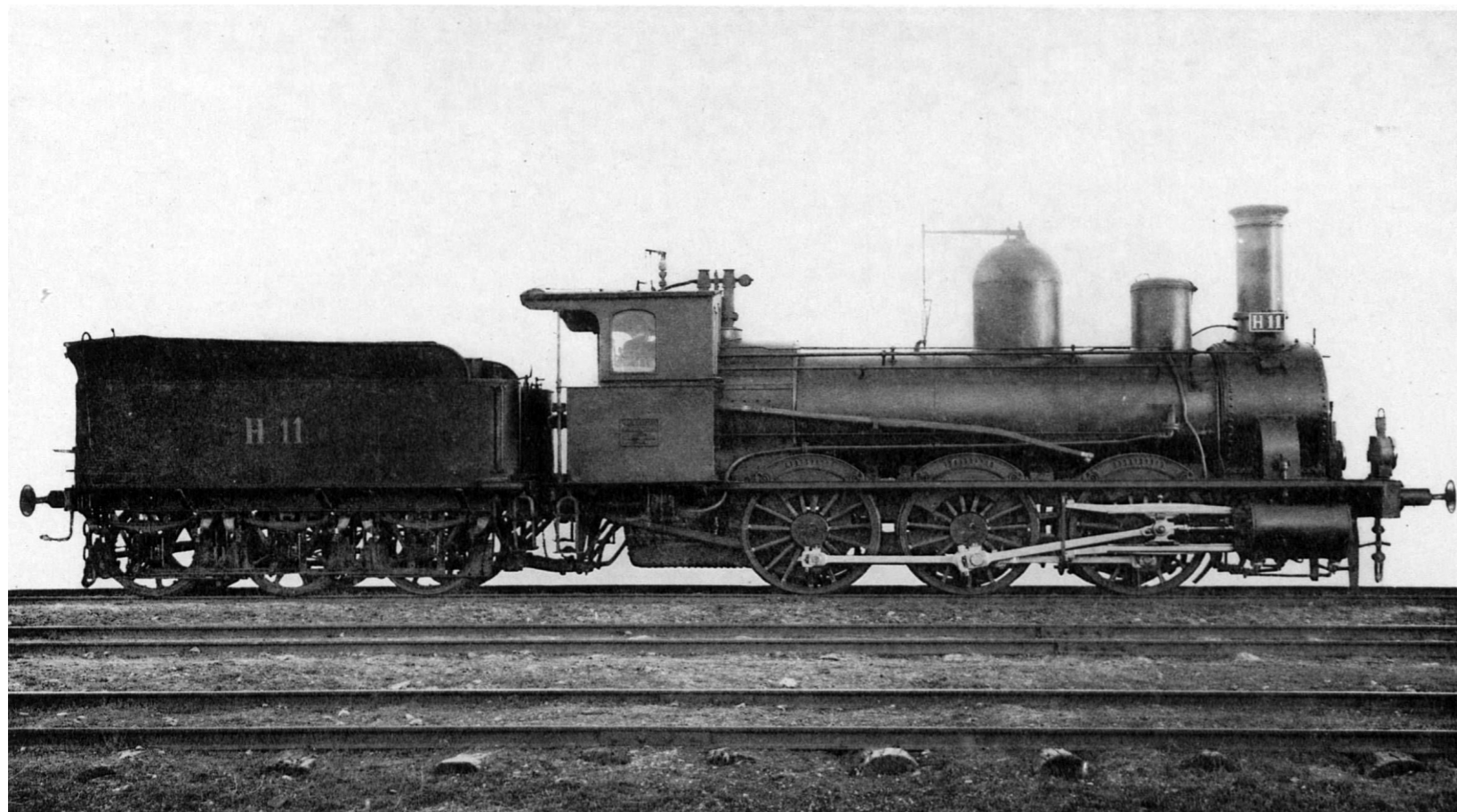
Императорского Двора уполномоченному Саксонского завода, на основании 8 го пункта контракта только 60% – 65.400 р. о возврате которых в суммы Кассы. Я, вместе с сим, прошу Тайного Советника Бунге; уплата же остальной суммы в счет 109.000 р., а равно за провоз паровозов и таможенные пошлины, за воследовавшим ныне Высочайшим соизволением до Министерства Императорского Двора уже не отнесется».

Таким образом, все вопросы, связанные с оплатой контракта на поставку специальных паровозов, а также судьба их дальнейшего применения решением Александра III легла на плечи Министра путей сообщения К.Н. Посьета и Министра Финансов Н.Х. Бунге. Так завершилась история с покупкой специальных паровозов для императорских поездов чрезвычайной важности, длившаяся более полутора лет.

Следует отметить, что с начала 1883 года данные паровозы под серией «П» – пассажирские, за номерами № 132, 133, 134 были переданы Министерством путей сообщения для эксплуатации на Рязано-Уральскую железную дорогу.

В заключение необходимо отметить, что вопрос, поставленный командиром 1-го Железнодорожного батальона Л.М. Албертовым, о безопасности использования императорских поездов двойной тракции т.е. с двумя паровозами, оказался в своей основе достаточно пророческим. Именно использование двойной тяги в купе с нарушением скоростного режима при следовании императорского поезда из г. Севастополя в г. С.-Петербург стало основной причиной, приведший к крушению 17 октября 1888 года императорского поезда на участке Курско-Харьково-Азовской железной дороги у станции Борки, в 49 верстах от Харькова.

**Валентин Жилев,
Олег Журавлев**



Паровоз Гартмана. Саксонский завод

учрежденной с приведением 1-го Железнодорожного батальона на военное положение». Также П.А. Черевин пояснял, что в связи с упразднением на основании высочайшего повеления, последовавшего 6 апреля с.г., означенной службы и с возложением всей технической части движения названных поездов на особо командированное от Министерства путей сообщения лицо, приобретенные за границей три паровоза не могли до настоящего времени иметь определенного назначения, а между тем расчеты по сему приобретению остаются не законченными.

«Я имею честь обратиться к Вашему Превосходительству, – пишет П.А. Черевин, – с покорнейшей просьбой, не изволите ли Вы Милостивый Государь, признать возможным испросить Высочайшее Его Императорского Величества соизволения на передачу сих паровозов в распоряжение Министерства Путей Сообщения, в счет правительственных заказов подвижного состава, и включить с тем на отпуск из суммы Государственного Казначейства особаго Кредита на покрытие означенных паровозов». Далее П.А. Черевин указывает количество средств, которые необходимо оплатить.

22 декабря 1882 года, через десять

вет: «Государь Император по всеподданнейшему докладу моему письма Вашего Превосходительства ко мне от 17 Декабря №662, Высочайше повелел соизволить: 1. Передать заказанные на Саксонском машиностроительном заводе в Хемнице паровозы с тендерами и запасными частями в ведение Министерства Путей Сообщения, которому и распорядиться принять их. 2. Деньги, вырученные за продажу паровозов в частные руки или зачисление сих паровозов в подвижной состав казенных дорог – возвратить Министерству Финансов и 3. Открыть из Государственного Казначейства особый кредит на покрытие всех расходов по приобретению означенных паровозов, а именно: 109.000 р., составляющих контрактную стоимость паровозов с запасными частями, 3008 р. 52 коп. причитающихся Управлению Варшавской железной дороги за провоз из Вержболова в С.-Петербург и 13.167 р. 21 коп. золотую валютой на погашение таможенных пошлин.

О таковой Высочайшей воле, сообщив Г.г. Министрам Путей Сообщения и Финансов имею честь уведомить Ваше Превосходительство и при этом присовокупить, что в число 109.000 р. отпущенного из Кассы Министерства