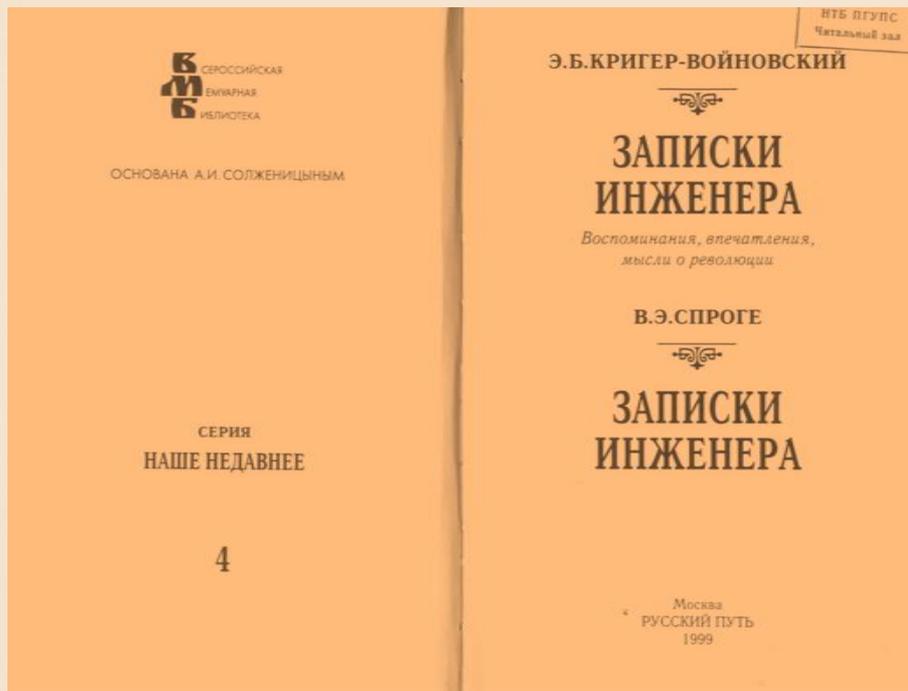




Эдуард Брониславович Войновский-Кригер
(1864 – 1933)

Последний министр путей сообщения Царской России
(1916-1917)

Во многих справочных статьях используется написание Кригер-Войновский, а не Войновский-Кригер. Действительно, в марте 1915 г. с обращением о предоставлении законной отсрочки от призыва в армию сыну Сергею Эдуардовичу Кригеру-Войновскому в канцелярию Петроградского института инженеров путей сообщения обратился начальник Владикавказской железной дороги Э. Б. Кригер-Войновский, но в документе сына большого начальника называют Сергеем Войновским-Кригером, 1913 г. приема (О воинской повинности. 1915 г.//Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга. – Ф. 381. – Оп.1 – Д.100)



Известный специалист по истории железнодорожного транспорта А. С. Сенин в статье о министре в качестве основной берет фамилию Войновский-Кригер, а в скобках помещает второй вариант. Во всяком случае, под «всеподданнейшими докладами» в январе-феврале 1917 г. министр путей сообщения подписывался как Э. Б. Войновский-Кригер («Всеподданнейшие» доклады министра путей сообщения об осмотре волжского бассейна, состоянии ж.д. сети в 1917 г. и по другим вопросам// Российский государственный исторический архив. – Ф. 229. – Оп.4 – Д.414)

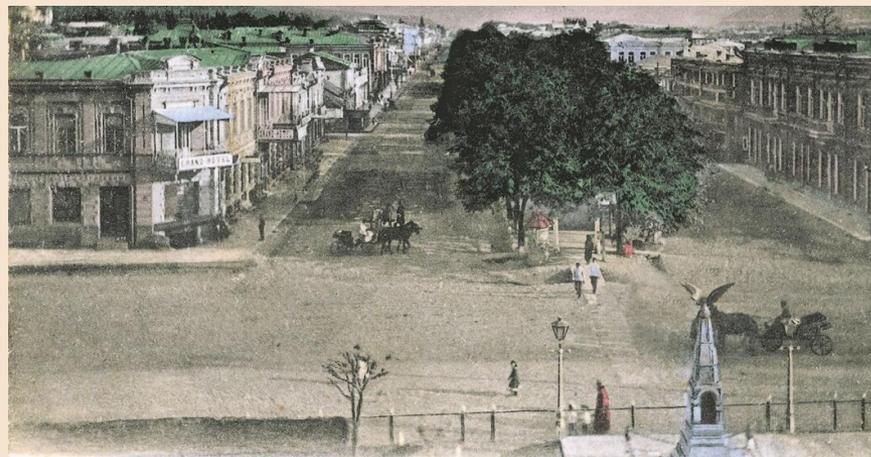
Эдуард Брониславович Войновский-Кригер родился в 1864 г. в Майкопе, тогда это была небольшая крепость на территории Кубанской области. Его отец происходил из обедневшей дворянской семьи Минской губернии. По окончании медицинского факультета Московского университета служил военным врачом на Кавказе. Последние 15 лет своей жизни, будучи старшим врачебным инспектором Терской области, проживал с семьей в губернском городе Владикавказе. Несмотря на скромные средства, добываемые службой и врачебной практикой, он постарался дать своим детям приличное образование.



Майкоп в начале XX века

Поначалу будущий инженер путей сообщения учился в реальном училище Владикавказа. Среди учащихся большинство составляли дети казаков-станичников и местных народностей, остальные были дети городской интеллигенции, чиновников, офицеров, а также мещан, торговцев и ремесленников. В 1881 году Эдуард окончил Реальное училище.

Для продолжения своего образования Войновский-Кригер приехал в Петербург для поступления в Институт путей сообщения, который выбрал вполне сознательно.



Старые фотографии Владикавказа

В его гимназические годы была сооружена железная дорога от Ростова до Владикавказа. Он видел, какое это было благодеяние для города, который начал быстро застраиваться и оживляться, появились новые дешевые товары, столичные газеты, почта начала приходить на 5-й день вместо прежних 12-ти, начали показываться известные столичные артисты, которых раньше не видели. Владикавказ присоединился к России, к ее общей культуре.

В мае 1889 г. молодого Войновского-Кригера, только что защитившего диплом, приглашают на службу в инспекцию Николаевской железной дороги, ему поручается надзор за восстановлением императорского поезда, попавшего в крушение 10 октября 1888 г. у станции Борки. В следующем году он выезжает на короткое время за границу, занимается там заказами на оборудование, знакомится с новыми приемами вагоностроения. По возвращении в Петербург был назначен во вновь учрежденную инспекцию императорских поездов, где прослужил почти три года.

За это время ему пришлось побывать почти на всех железных дорогах страны и за границей.

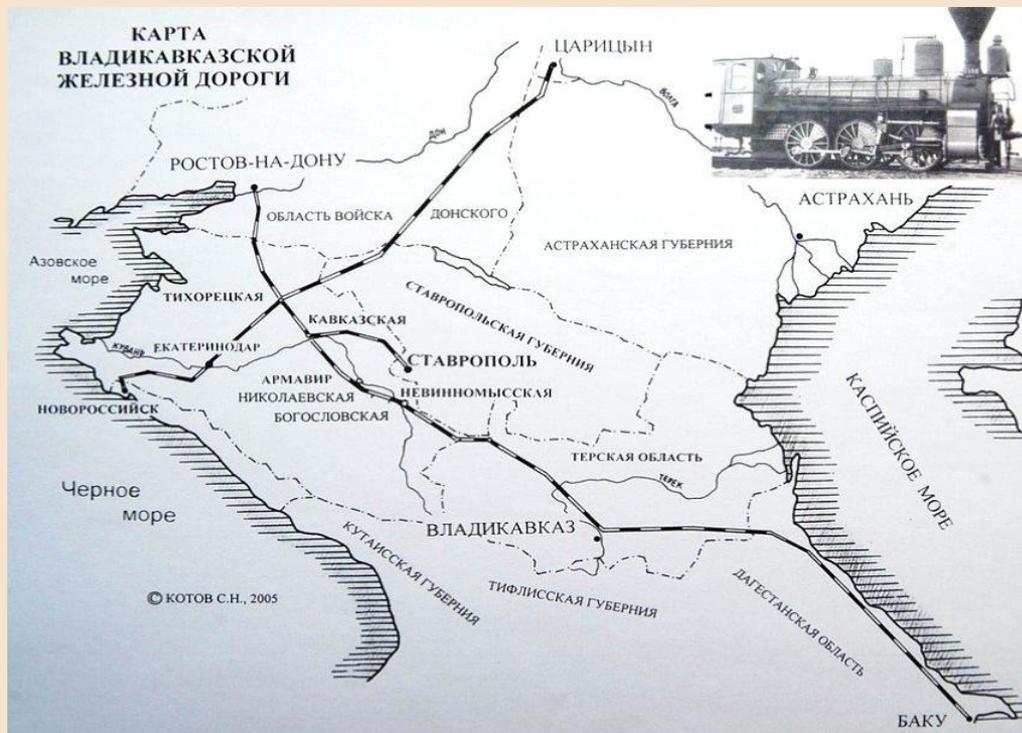


Крушение императорского поезда у станции Борки в 1888 г.

Владикавказская железная дорога начала XX столетия считалась одной из наиболее доходных, стабильно работающих частных дорог. Управляющий дорогой И. Д. Иноземцев, уважаемый авторитетный руководитель, прослуживший в этой должности без малого 29 лет, в августе 1908 г. ушел по состоянию здоровья в отставку.

Председатель правления акционерного общества Владикавказской дороги В. Н. Печковский, озабоченный будущим дороги, еще в 1907 г. предложил Э. Б. Войновскому-Кригеру занять должность управляющего. Северный Кавказ был родиной Эдуарда Брониславовича, с которой не порывались давние связи, к тому же денежное содержание (20 тысяч рублей в год без наградных) почти в три раза превышало сумму дохода, получаемого на казенной службе.

5 февраля 1909 г. Э. Б. Войновский-Кригер назначается управляющим Владикавказской железной дорогой.



Владикавказская дорога работала устойчиво и прибыльно, однако уже 10 лет как не вводилось на дороге ни одной новой линии, замедлилось развитие и обновление хозяйства.

Новый управляющий энергично взялся за дело. Финансовое положение дороги все больше укреплялось, позволяло делать крупные вложения в новое строительство, реконструкцию, закупку современных технических средств.



**Крупнейший железнодорожный узел
Ростова**

Вскоре стала очевидной стесненность Ростово-Нахичеванского транспортного узла, где сходились три железные дороги (Владикавказская, Екатерининская и Юго-Восточная) и размещался крупный торговый речной порт. Узел не справлялся с переработкой из года в год возрастающих вагонопотоков. При малейших сбоях вагоны скапливались на подходах к порту, на станциях росли залежи зерна и других грузов в ожидании погрузки. Действующий порт, стесненная территория которого разместилась на узкой прибрежной полосе, ограниченной обрывистым склоном со стороны города, расширять было некуда.

В 1910 году Владикавказская железная дорога ассигнует 2,5 млн. рублей на сооружение хлебной гавани-ковша на левом берегу Дона с подъездными путями к станции Заречная.

Берега Дона соединил железнодорожный мост. Мостов было несколько. В настоящее время стоит и продолжает успешно, безотказно работать мост, открытый в 1913г. Он интересен не только как памятник истории, но и – благодаря своему оригинальному решению, - как памятник отечественной инженерной мысли.



Железнодорожный мост через Дон



**Ростово-Владикавказская
железная дорога**

За время пребывания Э. Б. Кригера-Войновского в должности управляющего почти в два раза выросли объемы перевозок и валовый доход, в развитие дороги вложено до 100 млн рублей. Было построено около 600 верст новых линий и 360 верст вторых путей.



**Железнодорожный транспорт в годы
1-ой мировой войны**

В 1914 г., когда началась война с Германией, Эдуарду Войновскому-Кригеру удалось должным образом организовать мобилизационные перевозки, наладить устойчивое движение поездов и первоочередную отгрузку воинских транспортов и эшелонов. При управлении дороги был создан комитет по оказанию помощи семьям железнодорожников, призванных в войска, и помощи пострадавшим от военных действий.

В ноябре 1915 года Кригер-Войновский был экстренно вызван в Петроград, где его назначили заместителем начальника управления железных дорог МПС и особым заместителем председателя распорядительного комитета по перевозкам.

Тем временем 31 мая 1916 года на Владикавказской дороге были учреждены две стипендии имени Эдуарда Кригера-Войновского для детей служащих железной дороги, обучающихся в институтах.

В апреле 1916 года Кригер-Войновский назначен товарищем министра, с возложением на него обязанностей по руководству усилением и эксплуатацией железных дорог страны.

В канун 1917 г. Эдуарда Брониславовича назначают уже министром путей сообщения. Впервые министром стал специалист, прошедший хорошую школу на всех этапах управления этого ведомства. К тому же, во взвинченной обстановке столицы империи трудно было встретить другого, более спокойного и уравновешенного, дипломатически-корректного члена правительства. Уже первые действия Эдуарда Брониславовича показали его порядочность. В отличие от многих он не стал чернить своих предшественников, а занялся насущными проблемами на магистралях империи.



А они росли как ком. К снежным заносам, задержкам эшелонов добавился откровенный саботаж на многих дорогах страны. Революционные настроения прочно проникли в среду железнодорожников, которые становились уже не профессиональной, а политической силой.

Демонстрация работниц Путиловского завода в первый день Февральской революции.



Очередь в кондитерский магазин в Петрограде. 1917 г.

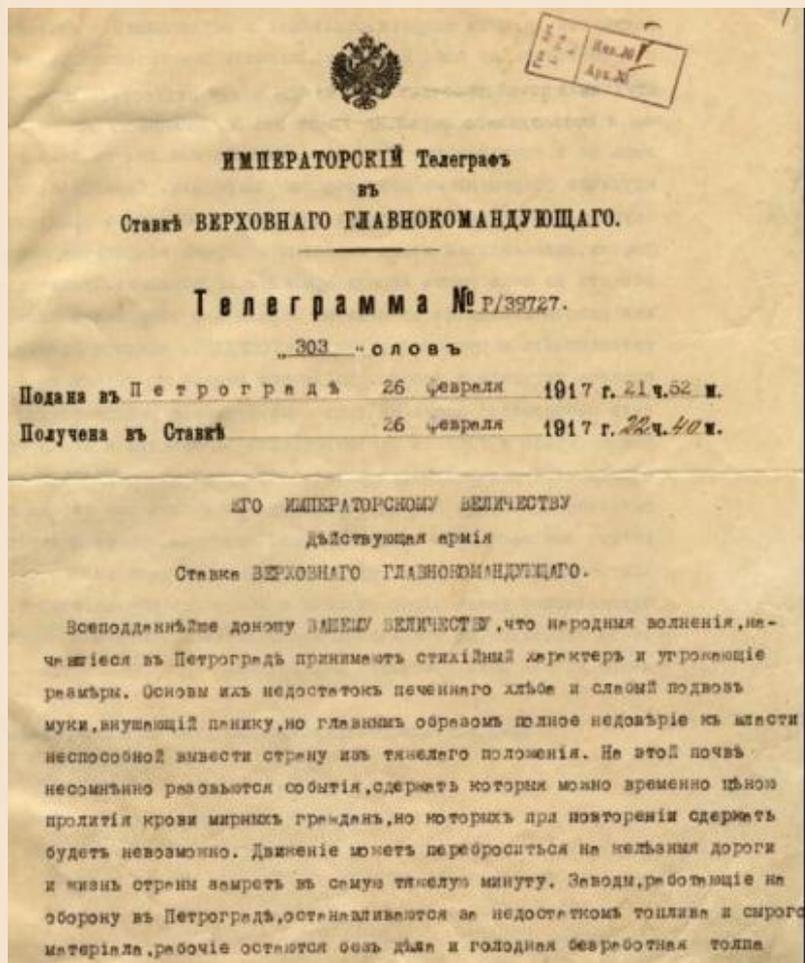
Эдуард Брониславович Войновский-Кригер пробыл на посту министра путей сообщения ровно два месяца. Но за этот короткий срок ему удалось предотвратить многое, в том числе перерастание «хлебного кризиса» в Москве и Санкт-Петербурге в полноценный голод. Однако, спасти империю от назревшей революции в одиночку талантливый чиновник не смог.

Среди наиболее существенных мероприятий в путейском ведомстве, проведенных Войновским-Кригером, следует признать решение о дальнейшем углублении связи министерства путей сообщения и Ставки Верховного главнокомандующего.



Эшелон с продовольствием.

Вскоре грянул февраль 1917 г. 27 февраля (11 марта). Войновский-Кригер участвовал в последнем заседании Совета Министров в Мариинском дворце. На следующий день монархия в России пала, начались преследования бывших царских чиновников, и Эдуарду Брониславовичу с большим трудом удалось сбежать из Мариинского дворца от революционных матросов и солдат.



Однако в тот же день он был арестован в своем кабинете членом Государственной думы А. А. Бубликовым. Позже он много и по делу, как и многие эмигранты, критиковал царское правительство за неспособность пойти на реформы в стране для предотвращения катастрофы 1917 г. Первоисточником и основной причиной указанного ряда крупнейших ошибок в допущении войны, ее направлении и ведении, и в управлении страной являлся, конечно, несчастный Государь Император Николай II.

Телеграмма председателя Государственной Думы М. В. Родзянко императору Николаю II о начавшихся в Петрограде беспорядках. 26 февраля 1917 г.

Ни по своей натуре, ни по характеру, ни по наклонностям, ни даже по внешней манере Николай II совершенно не подходил к той диктаторской роли, которую должен был играть Русский Монарх во время войны. Слабовольный и нерешительный, вместе с тем недоверчивый и подозрительный, не знавший, по существу, России и своего народа, он тем не менее считал своим долгом всячески оберегать неограниченность своей власти, — писал Э.Б. Войновский-Кригер в своих мемуарах. После революционных потрясений Эдуард Брониславович вместе с женой — дочерью грозненского купца, Александрой Николаевной Ярмонкиной, уехал за границу, где вел научную работу. У них было два сына. Младший, Дмитрий (1898–1919), погиб в Гражданскую, а старший, Сергей (1895–1968), сделал научную карьеру инженера в Канаде.

После большевистского переворота:

1918 – выехал в Ростов, затем в Новороссийск (вместе с правлением дороги);

1920 – начальник Управления путей сообщения в Правительстве Юга России, возглавляемого А. В. Кривошеиным. Член Особого совещания для обсуждения мероприятий по экономическому подъему Юга России.

В эмиграции:

В 1920 году вместе с армией Врангеля покинул Россию. Эвакуировался в Сербию. Возглавлял в Бел-Граде Югославянский союз инженеров и промышленное общество «Техника». С 1927 года жил во Франции.

С 1931 — председатель Федерации русских инженеров за границей, председатель совета Российского центрального объединения. Умер в 1933 г. в Берлине, где и был похоронен на кладбище Тегель. Оставил свои мемуары «Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции», изданные в России 20 лет назад. В истории России оставил замечательный след и родной племянник Э.Б. Войновского-Кригера, Константин Генрихович (1894–1979), известный исследователь Севера, доктор геолого-минералогических наук, организатор геологической службы Воркуты, заложивший основы геологии Полярного Урала.



Русское кладбище Берлин-Тегель

Литература

1. Кригер-Войновский, Э. Б. Записки инженера: Воспоминания, впечатления, мысли о революции/ Э. Б. Кригер-Войновский, В. Э. Спроге. - М. : Русский путь, 1999. - 518 с.
2. Сенин, А. С. Несправедливый выбор : 14-й министр путей сообщения Э. Б. Войновский-Кригер / А. С. Сенин. –Путь и путевое хозяйство. – 1997, - № 4. - С.33-34.
3. Сидоренко В. Инженер Войновский-Кригер. Gudok.ru. Звезда. – Вып. № 16. 18.04.2008.
4. Фортунатов В. В. Размышления последнего царского министра путей сообщения Э. Б. Войновского-Кригера о революции в России//Вестник КГУ. - № 3. – 2017, с. 47-49.
5. Сидоренко В. Т. Ровесник железной дороги // Донской временник. Год 2004-й / Дон. гос. публ. б-ка. Ростов-на-Дону, 2005. Вып. 12. С. 15-18.
URL: http://donvrem.dspl.ru/Files/article/m11/0/art.aspx?art_id=185