

Николай Владимирович Кругликов



PREPRINT

Родился в 1871 году в д. Болотовка Кирсанского уезда Тамбовской губернии.

В 1899 году окончил курс наук в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I.

Март 1900–декабрь 1911 года в службе и ведомстве путей сообщения.

Январь 1912–май 1916 года начальник службы пути, третий заместитель начальника Варшавско-Венской железной дороги.

Май 1916–январь 1920 года начальник Томской железной дороги.

Январь 1920 года – откомандирован в Москву в НКПС «для получения назначения по специальности».

1920–1930 инженер путей сообщения акционерного общества "Трансстрой" при ВСНХ.

В 1930 г. обвинен в участии в контр-революционной организации, шпионаже, вредительстве, подготовке террористического акта. Приговорен Коллегией ОГПУ 13.08.1930. Расстрелян 17.08.1930. Место захоронения: Ваганьковское кладбище.

Реабилитирован на основании ст. 1 УПВС от 16.01.1989 г.

◀ *Николай Владимирович с сыном Владимиром*

Николай Владимирович Кругликов

*Максим Сергеевич Михайлов*<sup>1</sup>

В начале 1916 года на Томской магистрали образуется вакансия начальника дороги. И 21 апреля следует доклад за № 1777 начальника Управления железных дорог министру А. Ф. Трепову, в котором он испрашивал разрешения Его Высочайшего Превосходительства «на назначение состоящего штатным по Министерству путей сообщения инженером IV класса, начальника службы пути и третьего заместителя начальника Варшавско-Венской железной дороги, коллежского советника, инженера путей сообщения Кругликова начальником Томской железной дороги...».

Незадолго до этого Высочайшим приказом по гражданскому ведомству от 10 апреля 1916 года «за труды, понесенные при условиях военного времени, начальник службы пути Варшавско-Венской железной дороги, инженер путей сообщения, коллежский советник Николай Кругликов, штатный по Министерству инженер IV класса, награждается орденом Святого равноапостольного князя Владимира 4-й степени».

Проходит две недели, и 26 апреля Кругликов получает из МПС телеграмму от Осипова: «По распоряжению г. Министра начальник службы пути Варшавско-Венской дороги инженер Кругликов назначен на должность начальника на Томской дороге. Просьба предложить инженеру Кругликову неотлагательно отправиться в Томск и вступить в исполнение обязанностей по упомянутой должности».

Кругликов не медля выезжает в столицу и 10 мая шлет телеграмму в Управление Томской дороги инженеру Козыреву:

Выезжаю сегодня десятого Сибирским поездом один благоволите распоряжением к приходу поезда Новониколаевск прибыть начальникам технических служб и выслать для меня вагон произведу осмотр линий Кругликов

<sup>1</sup> Редактор газеты «Трансиб». Здесь приведены выдержки из его серии публикаций "Два мира – две войны", апрель 2007 г.

И еще через четыре дня, 14 мая, от него же следует телеграмма из Новониколаевска:

ЦН по управлению и линии всем начальствующим копия НФ, ЖН. Омск Иркутск г.г. главноначальствующим полос отчуждения начальнику Омской начальнику Забайкальской Омск 3. Согласно распоряжению господина министра путей сообщения сего 14 мая вступил в управление Томской дорогою. Н № 99 Кругликов.

И еще одна телеграмма, последний аккорд во вступительной части инженера Кругликова в должность начальника дороги — телеграмма из Новониколаевска в тот же день в Томск:

1) Инженер Кругликов приказал мне сообщить в Томск I, что предполагая завтра 15/5 прибыть в Томск I довольно поздно, то есть около 7-8 часов местного времени, он просит начальствующих его безусловно завтра не встречать на станции Томск решительно никому.

2) послезавтра 16/5 к десяти часам утра местного времени, вагон №4, в котором и останется до приискания квартиры. Просит прибыть НК. Приняв доклад НК, Его превосходительство выйдет в управление, где к 12 часам дня просит ему представиться в зале совета всех начальствующих в управлении помощников начальников служб и отделов и старших ревизоров и соответствующих агентов. Д. Карпов.

Первый приказ Кругликова по канцелярии Томской железной дороги от 14/20 мая 1916 г. за №124 был таким:

14-го сего мая, вступая, по распоряжению г. Министра путей сообщения, в исполнение обязанностей начальника Томской железной дороги, я, прежде всего, считаю своим долгом обратить особое внимание всех служащих, мастеровых и рабочих на то исключительное значение, какое имеют в настоящее военное время

РЕВЕРВАНТ

железные дороги тыла, и в частности Томская дорога. Будучи с самого начала войны на фронте боевых действий, я лично убедился в том, что успех нашей доблестной армии находится безусловно в причинной связи с правильной работой железных дорог, и я, видя тяжелую работу фронта, видя особый напряженный труд агентов железных дорог его, хочу верить и глубоко в этом убежден, что мы, находясь вдалеке от пожара войны, будучи в мирной обстановке, сможем своей дружной и сознательной совместной работой старших и младших агентов облегчить тяжелую участь нашего храброго русского солдата, грудью вставшего на защиту Великой России, и этим способствовать святому делу обеспечения победы над упорным врагом, дабы дать возможность свободно расти и шириться и естественно развиваться могущественным силам русского народа. Поэтому я обращаюсь ко всем моим сотрудникам с горячим призывом проникнуться полным сознанием переживаемого момента и отдать все свои силы, весь накопившийся опыт и знания делу служения Отчизне.

Начальник дороги Н. Кругликов.

В 1916 году подобный документ был нужен всем работникам дороги, нужен был обществу. В нем начальнику дороги удалось сосредоточить величие духа и безграничную веру в народ, в победу, в русского солдата, в Россию, наконец. Подобные приказы были и на других дорогах, и на других предприятиях, и это лишний раз свидетельствует о гораздо большей монолитности дореволюционного российского общества, чем представляется в интерпретациях историков и политологов определенного толка.

И работа пошла. Не успел Николай Владимирович еще толком приступить к своим обязанностям, как получил в течение непродолжительного времени из столицы несколько писем и протоколов. Одно за другим следуют назначения: уполномоченным Российского общества Красного Креста, состоящего под Августейшим покровительством Ее Императорского Величества государыни императрицы Марии Федоровны, «по оказанию



*Вокзал станции Ново-Николаевск. 1915.*



*Ново-Николаевск. Вокзал алтайской ж.д.*

благотворительной помощи эвакуированным воинам», уполномоченным Управления железных дорог «по ведению всех дел, касающихся сего Управления, а равно всех находящихся на заведовании его казенных железных дорог как строящихся, так и эксплуатируемых»; уполномоченным председателя особого совещания по продовольственному делу «по снабжению продовольствием служащих, мастеровых и рабочих означенной дороги»; попечителем Томского технического железнодорожного училища.

Пришли и первые успехи. Исчерпывающим подтверждением тому служит доклад за № 8 Его Императорскому Величеству Государю Императору о проведенной инспекции Томской железной дороги прикомандированного к штабу Верховного Главнокомандующего военного инженера генерал-лейтенанта барона Роппа. Генерал достаточно подробно остановился на работе дороги.

«Томская железная дорога... явно выраженная углевозная, — так начинает доклад генерал, — добыча каменного угля в обслуживаемых дорогою районах достигла в 1915 году 137 миллионов пудов; в будущем году предположено увеличить добычу угля еще на 14 миллионов пудов. Из общего количества 179 миллионов пудов перевезенных за 1915 год грузов первое место принадлежит вывозу, преимущественно, угля».

Второе место — 37 миллионов пудов в год, по его данным, занимает транзит, в который входят в преобладающем количестве дальневосточные грузы, предназначенные для обороны. 10 миллионов пудов в этом объеме занимает перевозка леса. Перевозка продуктов животноводства не получила своего развития, несмотря на благоприятные местные условия, вследствие недостатка населения в лесной полосе дороги. Несколько более развита перевозка хлеба, и то лишь в районы Томской губернии для местной потребности. Местная перевозка хлеба с вывозом составляли всего 4 миллиона пудов.

«...Пропускная способность двухколейной Томской дороги оказалась в настоящее время уже исчерпанной», — делает неутошительный вывод барон Ропп и далее вносит ряд конструктивных предложений, внедрение которых, несомненно, благотворно отразилось бы на работе дороги. Так, он предлагает немедленно



*Город Томск*



*Станция Черемошники, 7 в. от Томска.*



приступить к усилению пропускной способности магистрали путем открытия новых 27-ми блокпостов и к переходу к сменной езде на паровозах; во избежание задержки подвижного состава и для успешности вывоза угля — к безотлагательному развитию станций Черемхово, Судженка, Анжерская и Тайга; для возможно лучшего использования имеющихся на дорогах мощных паровозов Малетта, сосредоточению их на более трудном горном участке дороги; из-за недостатка личного состава Управлению Томской дороги всемерно озаботиться подготовкой личного состава путем открытия курсов не только в городе Томске, но и на главных деповских станциях...

В заключение доклада инспектор отдает должное работе магистрали и ее руководителю — Н. В. Кругликову:

«В заключение приемлю долг доложить Вашему Императорскому Величеству, что при осмотре дороги выяснилась весьма успешная ее работа за весь период войны: при использовании почти всей ее пропускной и провозной способности средняя коммерческая скорость воинских и товарных поездов оказалась весьма хорошею. Средняя скорость, не падая ниже 12 верст в час, достигала в отдельные месяцы 20 верст в час, причем особое внимание всего личного состава дороги за весь период войны было сосредоточено на быстром передвижении эшелонов и поездов с грузом особой важности.

Нельзя не отметить, что недавно лишь назначенный начальник дороги инженер путей сообщения Н. В. Кругликов сумел сплотить вокруг себя подчиненный ему персонал дороги и направить его деятельность к совместной дружной работе, соответствующей переживаемому времени, что должно способствовать выполнению и в дальнейшем возлагаемых на него задач».

С первых же дней Февральской революции на железных дорогах Сибири активизировалось профсоюзное движение, на предприятиях, станциях создавались местные комитеты профсоюзов; железнодорожные рабочие пытались отстранить старую администрацию и установить собственный контроль за работой дорог и смежных организаций.



*Деревянный мост Томской ветви*



*Паровозы системы Маллета российского производства.*

В первые месяцы Октябрьской революции сибирским железным дорогам в хозяйственном отношении пришлось пережить трудные дни. Цены на все материалы и топливо к осени 1917 года значительно возросли. Эта, а также и другие причины создали на дорогах тяжелое финансовое положение. Лучше всего его можно охарактеризовать, приведя некоторые выдержки из телеграмм начальника Томской дороги Н.В.Кругликова, адресованных в комиссариат путей сообщения.

От 17 ноября 1917 года:

«В настоящее время никаких средств дорога совершенно не имеет. Настаиваю на срочных распоряжениях. Прекращение уплаты копей вызовет остановку добычи угля, а затем и остановку дороги».

От 23 ноября 1917 года:

«Безвыходное финансовое положение усугубляется увеличением цен на уголь. Ввиду полного безденежья и решительной невозможности задержки уплат вновь настоятельно прошу распоряжения о неотлагательном переводе доассигнований в размере 11 миллионов 100 тысяч рублей».

От 19 декабря 1917 года:

«...Очень прошу обратить внимание на мои телеграммы о безвыходном финансовом положении дороги и необходимости перевода кредитов на перерасходы и увеличение оборотного капитала, всего 11 миллионов рублей. Прошу экстренных распоряжений о переводе кредитов и в противном случае указаний, что делать».

...1917 год ушел в историю, и, как ни странно, максимальным годом для экономики Сибири принято считать именно 1917-й. В этом году только по Томской железной дороге было перевезено 4102 тысячи тонн грузов. 52,1 процента из них составлял каменный уголь, 7,1 процента — лесоматериалы, 5,2 процента — дрова, 3,1 процента — хлебные грузы и 32,5 процента — прочие грузы.

1917-й, как и последующие за ним 1918-1920 годы — годы «великого перелома» в стране: Февральская и Октябрьская революции, гражданская братоубийственная война, военная



*Мост через реку Обь.*



*Станция Тайга.*

интервенция. Когда все рушится, когда все сметает природная или социальная стихия, — до обычных ли примет жизни? До обычного ли режима труда и исполнения своих профессиональных обязанностей? Все было брошено и одночасье, все было сломано, изуродовано, расхищено и затоплено.

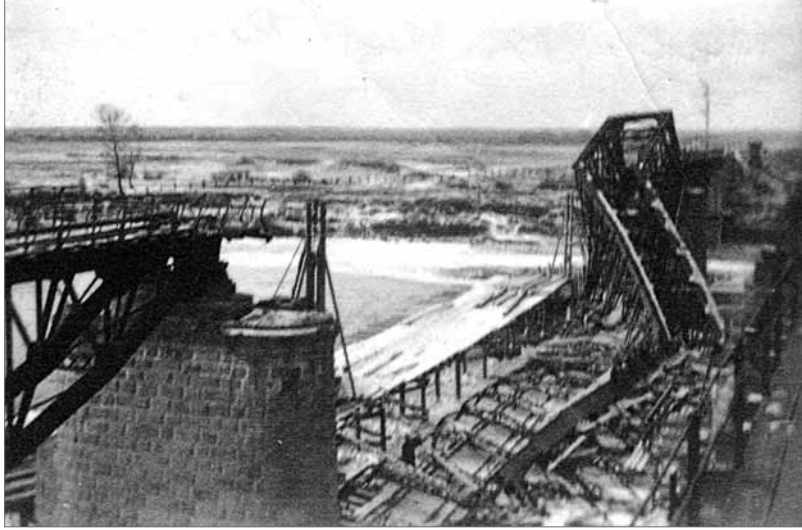
Трудно представить себе более безнадежное и опасное положение в эти годы, чем положение начальника железной дороги, начальника станции, машиниста паровоза. Власти, даже относительной, — никакой, и в то же время любой поручик или бородастый мужик, «свой» ли, «чужой», — власть абсолютная, которая по прихоти казнит и милует. Недовольны все, и в первую очередь теми, кто хоть что-то еще делает. А если что-то еще и делалось, то только на железной дороге. Именно «железка» осталась той единственной дорогой, по которой устремлялись люди, армии, грузы...

Самым удивительным, поразительным даже, было то, что начальники находились на своих местах, выполняли свои обязанности, хотя и не давали никому никакой клятвы. Видимо, железная дорога сама по себе рождала таких руководителей и такое отношение к делу. Оттого, что мы почти ничего не знаем о Л. А. Устругове, Н. В. Кругликове, И. А. Козыреве, о сотнях других железнодорожников, их память ничем не умалится.

Удивительно, как начальник Омской железной дороги И. А. Козырев и начальник Томской магистрали Н. В. Кругликов, несмотря на то, что в считанные месяцы все было перевернуто вверх дном, смогли руководить железными дорогами на протяжении нескольких лет человеческого безумия и добиваться от людей и металла того, чтобы они исполняли свое предназначение, а значит, и их волю.

...В феврале-марте 1918 года управление Омской и Томской железными дорогами перешло к Советам железнодорожных депутатов и их исполкомам. Главный Исполнительный дорожный комитет возглавлял президиум из пяти человек. Рабочий контроль, реорганизация управления на дорогах положительно сказались на наведении порядка, укреплении дисциплины и, в конечном итоге, способствовали кратковременному увеличению объемов перевозок грузов и пассажиров.

Начальник Томской магистрали Н. В. Кругликов в это время оставался номинальным начальником железной дороги,



**PREPRINT**

выполняя больше технические, нежели организационные и финансовые функции. Хотя именно в это время дорога и нуждалась более всего в решении технических вопросов. Что же касалось финансирования и «организации» работ, то они ограничивались большей частью разговорами. Денег не было ни у кого.

Зарплату сократили в два с половиной раза. От исполкома Совжелдепа 9 мая 1918 года Кругликов получил уведомление:

Временный исполнительный комитет Совета железнодорожных депутатов сообщает Вам для сведения и исполнения, что выписку содержания всем инженерам, бывшим начальствующим лицам и получающим в год свыше 6000 рублей, за май должно производить согласно циркулярному распоряжению от 17 марта с.г. за №15313, то есть не свыше 500 рублей в месяц, впредь до разрешения этого вопроса новым составом Исполнительного Комитета Совета железнодорожных депутатов.

Председатель Исполкома Совжелдепа Расторгуев».

...К маю 1918 года на узловых станциях Транссиба скопились десятки эшелонов солдат Чехословацкого корпуса общей численностью около 45 тысяч человек. Эшелоны стояли на запасных путях, среди солдат и офицеров зрело недовольство, которое умело подогревалось подпольными офицерскими и эсеровскими организациями. Обстановка накалялась до взрыва. И он произошел. В конце мая на всей огромной территории в местах сосредоточения эшелонов с чехословаками вспыхнул мятеж. Военские составы Чехословацкого корпуса растянулись по всей Томской железной дороге: по одному были в Каинске и Чулыме, по два — в Новониколаевске и Мариинске.

1 июня в захваченной чехами Западной и Центральной Сибири объявили себя властью «уполномоченные Временного Сибирского правительства» — группа эсеров, назвавшаяся «Западно-Сибирским Комиссариатом». С 14 июня Комиссариат водворился в захваченном с помощью чехов Омске, ставшем с этого времени столицей Сибири почти на весь белогвардейский период.



*Чехословацкие войска. Станция Марьяновка (Омск)*



Однако Западно-Сибирский Комиссариат продержался недолго. Уже 30 июня он уступил власть Временному Сибирскому правительству.

Восприняв приход к власти эсеров как более-менее легитимную власть, начальник Томской магистрали Н. В. Кругликов подписал 25 июня приказ, разосланный тут же по линии, начальникам всех служб и отделов, станций, командующему войсками инженеру Степаненко, комиссару дороги и коменданту управления дороги:

Во исполнение приказания командира Среднесибирского корпуса, объявленного телеграммой по линии и управлению от 24 июня за №709, начальник дороги и его помощники вступили в исполнение своих обязанностей по управлению дорогом. Одновременно с сим предлагается начальникам служб и отделов и их заместителям также вступить в исполнение своих обязанностей.

Н. Кругликов. №969. 25/VI-18г.

Но очередную «временную» власть с завидным постоянством никто не хотел признавать. Уже на первых порах Временное Сибирское правительство столкнулось с сопротивлением, которое, прежде всего, выражалось в забастовках.

На Томской железной дороге в середине октября 1918 года объявили стачку рабочие депо и вагонных мастерских станции Томск-2, рабочие и служащие станций Топки, Болотная и Барбинск. Несколько дней спустя началась забастовка железнодорожников в Новониколаевске.

Однако, объявляя стачки, железнодорожники недоучли всей серьезности текущего момента. Управления Томской и Омской дорог, естественно, обратились за помощью к Временному Сибирскому правительству, а оно, ничего не добившись уговорами, прибегло к силе оружия. Командир Среднесибирского армейского корпуса генерал А. Н. Пепеляев объявил Томскую дорогу на осадном положении. Для подавления забастовок были отправлены воинские отряды, состоявшие преимущественно из офицеров. В Новониколаевске все члены стачечного комитета были арестованы, взяты заложники. Было объявлено,

что в случае диверсий на железной дороге заложники будут расстреляны.

Едва интервенты и белые откатились на восток, в конце 1919 года было организовано проведение работ по восстановлению движения поездов, восстановлению телеграфных, телефонных, железнодорожных линий. Мобилизованы десятки тысяч человек, в основном, крестьяне с подводами для проведения работ по восстановлению мостов и доставки необходимых грузов. Работы велись круглосуточно, и уже 26 декабря движение по Транссибу было возобновлено.

Н. В. Кругликов продолжал руководить Томской железной дорогой, но понимал, что дни его и на этом посту, и быть может вообще, сочтены. Однако он не бежал с белыми, а остался верен своим принципам. Власть властью, а дорога дорогой. Властей много и дорог много, а дорога жизни одна. Она дается свыше.

---

*Использованы фотографии из альбома «Великий путь. Виды Сибири и ее железных дорог» (изд. Аксельрод, Красноярск, 1899). См. ЖЖ "Россия на фотографиях" (<http://humus.livejournal.com>).*



*Нина Иосифовна, 1950-е*

Нина Иосифовна Мурганова (рожд. Федорович), внучка Владимира Николаевича Кругликова, несмотря на невзгоды, выпавшие на ее долю, сохранила семейные фотографии. Среди них и фото полуторавекковой давности.

Отец Нины Иосифовны — Иосиф Иосифович Федорович, мать — Кругликова Елена Николаевна. Иосиф Иосифович по специальности горный инженер, закончил с отличием Петербуржский горный институт, работал в Донцке над аварийными системами спасения горняков. Затем Кузнецкий

бассейн. Работу Федоровича в те годы описал в своих повестях Александр Бек<sup>1</sup>.

А далее — «шахтинское дело». Соловки, Караганда. Повторный арест в 1937. Приговорен к высшей мере социальной защиты, расстрелу. Арестовывают и членов семьи, жену и дочь. Причем Елена Николаевна была осуждена на 8 лет ИТЛ как член семьи изменника родины.

<sup>1</sup> В «Главах истории Кузнецкстроя 20-х годов». А в повести «Курако», которая первоначально называлась «Копикуз», один из ее героев по фамилии Кратов и есть Иосиф Иосифович Федорович. Подробную биографию И. И. Федоровича можно найти в журнале «Уголь Кузбасса», 2010, №1 (<http://uk42.ru>)

## Из воспоминаний Нины Иосифовны Мургановой

Кругликова я по материнской линии.

Дед — Кругликов Николай Владимирович. Бабушка — Анна Михайловна Стойкова<sup>1</sup>. Я ее всегда знала только как Нину. Анна по паспорту, но ей это имя почему-то не нравилось. В моей комнате висит ее портрет, времен, когда она была еще девочкой.



Р  
В  
Е  
Р  
В  
И  
Н  
Т

Николай Владимирович был железнодорожный инженер. Знаю, что сначала он служил в Польше. Там же старшие дочери, Елена и Мариша, поступили и учились в гимназии.

---

<sup>1</sup> Стойковы родом из Сербии, переехали в Россию при Петре I, имели имение под Херсоном.



*Николай Владимирович и Анна Михайловна.*

*Мне рассказывали, что в Польше бабушка очень увлекалась верховой ездой. ►*



**PREPRINT**

**PREPRINT**





РЯЕРЯІІТ

*Дети Николая Владимировича Кругликова,  
Мария, Владимир, Георгий, Елена*



У отца была особая ситуация: в первом браке он был женат на Елене<sup>1</sup>... не помню отчества, она была очень красива. И ее застрелил влюбленный в нее офицер. Это произошло в Томске. Там же в Томске в семье Кругликовых отец встретился с Еленой Николаевной, и в 1918 г. он женился второй раз.

И в Москву переехало уже объединенное семейство. На Новобасманной-10 поселились 8 человек: дедушка Кругликов Николай Владимирович, бабушка Нина Михайловна, старшая дочь Елена Николаевна и Иосиф Иосифович, вторая дочь — Марина, сыновья Владимир и Георгий, тетя Таня<sup>2</sup>. А в ноябре 1920 года на Новобасманной появилась я. Кстати, крестным у меня был Пальчинский.

<sup>1</sup> Елена Евгеньевна Баньолесси вышла замуж за И. И. Федоровича в 1909

<sup>2</sup> Татьяна Иосифовна Федорович, в замужестве Картащи, старшая сестра отца. Ее муж — белый офицер, погиб в гражданскую войну в Сибири. Сын Георгий, военный летчик, погиб еще в 1-ю Мировую войну под Харьковом.



*Я с отцом и матерью*



*Елена Николаевна Кругликова (Федорович)*

*С дедушкой Колей*



В доме на Новобасманной у нас было 9 комнат.

Первым от входа был кабинет моего отца, потом вторая большая комната — это была папина-мамина спальня (и моя кроватка с сеткой стояла там), следующая комната была дедушки с бабушкой, причем у них в спальне стоял большой мраморный умывальник, отгороженный складной ширмой. Потом столовая, комната тети Мумы и тети Тани, потом комната мальчиков, ванная комната, кухня с газовой плитой. Была и комната домработницы: бабушка занималась всем хозяйством, и ей в помощь была определена домработница.

Все старшие в семье работали, так что моим воспитанием занималась тетя Таня. Мы с ней ходили гулять в парк на Новобасманной, зимой на каток.



*У дедушки и бабушки часть комнаты была отделена пианино, и за ним находился мой угол.*

Ходили и в Храм Христа Спасителя, тот старый. Его потом, перед войной, взорвали, и на его месте стали возводить металлоконструкции, на которых должен был стоять Ленин. Но когда началась война, все эти конструкции срезали и употребили для других целей. А место, где был храм, стало большущим болотом, потому что под фундамент раскопали глубокие ямы, которые и наполнились водой.

Кстати, моя тетьа Дуся (*о ней см. далее*) работала в институте энтомологии. Там занимались и комарами. Так вот, в их институт пришло чрезвычайное указание, что из этого самого болота комары летят прямо в Кремль, и что их институту следует бросить все силы на этих комаров.



Очень хорошо помню эпизод из детства, как была пасха. В те времена куличи в булочных не продавали, их надо было печь самим. Бабушка пекла эти самые куличи, они были с изюмом, и почему-то, чтобы эти куличи не сели, их надо было класть на подушки. И вот в дедушкиной и бабушкиной спальне на кровати лежали подушки, а на подушках — куличи. И тетю Дусю посадили караулить куличи, потому что я жаждала их расковырять и достать из них изюм..

◀ В Севастополе в гостях у сестры отца Марии Иосифовны.



*А это сарай и гамак во дворе.*



*Летом снимали дачу под Москвой*

Р  
Р  
Е  
Р  
Я  
Н  
Т

Первый раз отца арестовали в 1927 году. Момент ареста отца я очень хорошо помню, потому что моя кровать стояла в спальне родителей. Когда в 27 году ночью пришли арестовывать отца, в квартире был устроен обыск.

Я лежу в кровати, я не сплю, я все слышу, а двое мужчин стоят над кроватью и рассуждают, надо ли меня из кровати вытаскивать, обыскивать кровать. Решили все-таки, что не надо. Увели отца..

Отец был обвинен в заговоре по созданию "инженерного правительства", которое должно было состоять из Пальчинского, Скочинского и Федоровича<sup>1</sup>.

Пальчинский был расстрелян, а отец сослан на Соловки. Мама ездила к нему на Соловки на свидание, отвезти теплые вещи.

---

<sup>1</sup> Все они выпускники Санкт-Петербургского Горного института 1900 г. *Пальчинский Пётр Иоакимович (1875–1929)*, один из крупнейших специалистов в России в области экономики горного дела. Работал на шахтах Донбасса. Профессор Горного института. С 1903 – член Русского технического общества, с 1918 года – его председатель. В 1920-е годы член Центрального совета экспертов ВСНХ, постоянный консультант Госплана СССР. Арестован в 1922, затем в 1928 как идейный вдохновитель некоего «Инженерного центра», и в 1929 расстрелян. *Скочинский Александр Александрович (1874–1960)*, русский/советский учёный в области горного дела. Профессор Горного института (1906), академик АН СССР (1935), Герой Социалистического Труда (1954). К Шахтинскому делу не привлекался, был арестован кратковременно. *Федорович Иосиф Иосифович (1875–1937)*, уроженец Екатеринославской губ., сын контр-адмирала. Горный инженер, работал на шахтах Донбасса. 1916 – Служба в Горном департаменте. В 1919–1920 заведующий горно-технического отдела объединенных копей Сибири, с 1920 зам. нач. технического отдела треста «Главуголь», работа в Госплане. Арестован в апреле 1928 по «шахтинскому делу», вместе с Пальчинским «изобличался» как руководитель контрреволюционной деятельности инженеров в угольной, рудной, золото-платиновой промышленности. Осужден на 10 лет лишения свободы. Отправлен на Соловки, с января 1931 ИТЛ в Казахстане. Вторично осужден 20 января 1937 года и приговорен к расстрелу. Реабилитирован в 1957 г. (*Wikipedia*).

Из Москвы нас с матерью выслали, и мы переселились в Чугуев, под Харьковым. В Харькове жила папина сестра Александра Иосифовна, в замужестве Бугримова. Бугримов был ветеринарным врачом, и их дочка Ирина<sup>1</sup> с детства была при животных. В цирке она начинала с верховой езды, позже стала дрессировщицей львов. Вот у их друзей, в Чугуеве, мы и поселились...

А в 30-м году был арестован и Николай Владимирович, и приговорен к расстрелу. После его гибели бабушка Нина Михайловна переехала к нам в Чугуев.

Когда в 30-х начались разработки угля в Караганде, отец понадобился как горный инженер, и его перевели из Соловков в Казахстан. И тогда мы: мама, я, бабушка Нина Михайловна, тетя Таня и собачка Бугримовых Тойка, поехали в Караганду к отцу. По пути, в Москве, для бабушки сфотографировались всей ее семьей: Георгий, Владимир, Марина, Елена и я.



<sup>1</sup> Ирина Николаевна Бугримова (1910–2001) советская артистка цирка, дрессировщица львов, первая в СССР женщина-дрессировщик.



Поезд до Караганды не доходил. Отец приехал на станцию и на 2 санях перевез нас в Михайловку, деревню, которая там рядом находилась. Тогда "Карагандаугля", как такового еще не было, и мы поселились в переделанных под жилье конюшнях.

Караганда — это степь: ни деревьев, ни лесов. Все строили из "самана", глины с соломой. Привозили немцев поволжья составами для работы в шахтах, их поселки — саманные дома. Позже и мы жили в таком поселке.

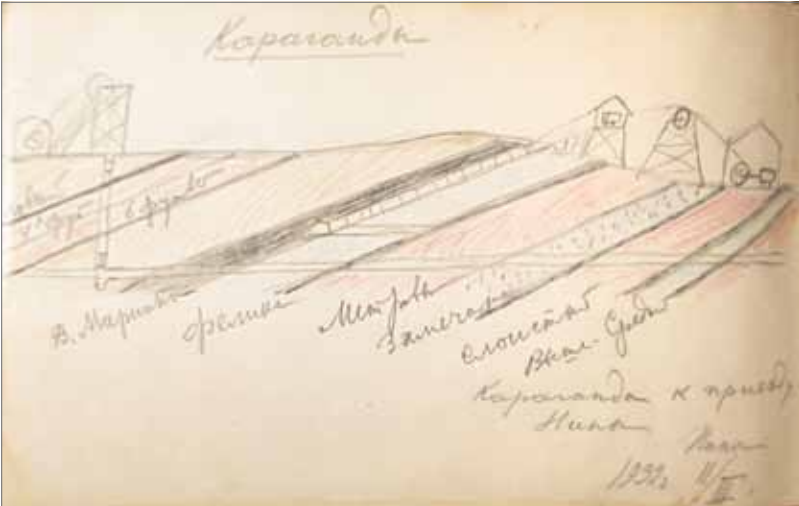


Мое увлечение танцами началось, когда в Караганду приехал Александр Александрович Гапеев, геолог, знакомый отца. Его супруга была балериной, и в местном клубе организовала кружок танцев<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Александр Александрович Гапеев (1881–1958) — советский геолог-угольщик. В 1910 окончил Горный институт, с 1908 года занимался



Мать работала секретарем-машинисткой в тресте Карагандауголь. Печатная машинка осталась от деда.



Как-то я пристала к отцу, чтобы он что-нибудь написал в моем девичьем альбоме. Он нарисовал схему карагандинского угольного бассейна.

Второй раз отца арестовали в 37-м году. Арестовали и нас с мамой. Меня сравнительно быстро выпустили. Может, потому что мне не было 18, да и интересовалась я в основном танцами.

Я знала, что женская тюрьма находилась на 4 шахте, и заключенных периодически возили в баню. А из бани шли пешком. Я спряталась где-то недалеко от бани, и когда они вышли и направились к шахте, я издалека (хоть караульные меня уже знали) поговорила с матерью. Она повторяла лишь одно — "немедленно уезжай в Москву". На следующий день, рано утром, оставив мать в тюрьме, я села на поезд.

В Москве на Новобасманной осталась 1 комната. Владимир работал на военном заводе, Георгий был призван в армию<sup>1</sup>. Марине Николаевне выпала тоже неласковая судьба. Она вышла замуж за Семена Ашхацаву, уехала на Кавказ. А в 37-м мужа арестовывают, она уезжает в Ленинград, где тогда жила бабушкина сестра тетя Наташа (Наталья Михайловна). Марину Николаевну определили медсестрой в какое-то деревенское место под Ленинградом, хотя никакого медицинского образования у нее и не было. Так что какое-то время тетя Мума занималась медициной, а позже перебралась в Москву, поселилась в Болятино (Люберцы) и устроилась работать учителем немецкого языка. Так и проработала до 1960-х, до самой пенсии.

В Москве меня встретила бабушка Нина Михайловна, прописали меня в Немчиновке, под Москвой, у сестры отца Марии Иосифовны, куда та переехала из Севастополя.

---

изучением угольных месторождений Донбасса, с 1914-го – Кузбасса. С 1920 профессор, директор Уральского горного института. С 1926 года профессор Московской горной академии, затем с 1930 год по 1948 профессор Московского горного института. Проведённые под его руководством в 1930–1938 годах разведочные работы выдвинули Караганду на место третьей угольной базы СССР.

<sup>1</sup> Кругликов Георгий Николаевич *"28 февраля 1940 г. героически погиб в боях с Белофиннами, похоронен в братской могиле вблизи деревни Иусино"*

Когда я мыкалась в Москве в 37-м году, бабушка привела меня к Софье Дмитриевне Тимрот<sup>1</sup> (тете Дуся) в Плотников переулоч. Тетя Дуся, троюродная сестра матери, жила в большой коммунальной квартире в Плотникове переулочке, недалеко от Арбата.

Вместе с ней мы прожили там 15 лет с перерывом на войну: я была в эвакуации в Караганде, а Софья Дмитриевна на момент ее начала оказалась в экспедиции на Урале (она была энтомологом), и там проработала на заводе всю войну.



<sup>1</sup> Софья Дмитриевна (в девичестве Свербеева, по первому мужу княгиня Шаховская), в детстве часто бывала в Тороповской усадьбе, а после революции некоторое время жила там. Фото слева 1914 г., Торопово. Фото справа: ее мать Софья Егоровна Тимрот и бабушка Софья Павловна Кругликова (см. таб.)



А после войны мы жили в Плотниковом переулке вдвоем: тетя Дуся, я и Аля Тимрот<sup>1</sup>. Он пришел с фронта с одним чемоданом и честно признался, что не грабил несчастных немцев, а подобрал этот чемодан на помойке, о чем ни сколько не жалеет.

Софья Дмитриевна была знакома с матерью Софьи Андреевны Толстой<sup>2</sup> и навещала ее в доме в Хамовниках. Через нее Александр Дмитриевич Тимрот и познакомился с Софьей Андреевной, его будущей женой.

Сын Софьи Дмитриевны Георгий Шаховской<sup>3</sup> во время второй мировой войны попал в плен. Ей пришла справка, что он пропал без вести. Но Юрий проявился во Франции. И по "секретным каналам" (нашим соседом по коммуналке был Михаил Александров-Дольник, бывший адвокат, занимавший с семьей до революции весь второй этаж этого дома; у него были какие-то связи с заграницей) пришли сообщения, что он жив и возвращаться на родину в лагерь не захотел. После войны он несколько лет жил во Франции, где женился, а всю жизнь прожил в Америке.

Софья Дмитриевна интересовалась своей родословной, составила генеалогическое дерево, хранила фотографии и вещи из Тороповской усадьбы. Ее бабушка по материнской линии Кругликова Софья Павловна. А в квартире висел портрет ее предка, Венедикта. Софья Дмитриевна рассказывала, что его написал с натуры крепостной художник.

Софья Дмитриевна умерла в 1954-55 году от заболевания легких (в войну и после она много курила). После смерти большую часть ее вещей забрала ее сводная сестра по матери, Елена Абашидзе. А у нас остался портрет Венедикта.

---

<sup>1</sup> Двоюродный брат Софьи Дмитриевны Александр Дмитриевич Тимрот (директор музея в Ясной поляне, литератор), чье детство также прошло в Торопово. См. *Тороповские Страницы, вып. 1-2*.

<sup>2</sup> Ольга Константиновна Дитерихс (Толстая), 1872–1951, первая жена Андрея Львовича Толстого.

<sup>3</sup> Первый муж Софьи Дмитриевны – князь Лев Сергеевич Шаховской, в 1918 г. был признан участником так называемого Ярославского мятежа и был расстрелян.



*Венедикт Александрович Кругликов.  
Торопово. Х/м. Ранее 1810 г.*

Моя первая работа в Москве — станция аэрации, прокладка труб. Вся механизация состояла исключительно из материнских слов. И для завершения моего среднего образования Александр Александрович Гапеев устроил меня на рабфак (в школу рабочей молодежи). Окончив его, я получила диплом и в 40-м держала экзамены в Баумановское училище. И мне удалось поступить на специальность "литейное производство"...

Когда в 1941 началась массовая эвакуация, в институте мальчиков оставалось уже мало. Институт с остатками студентов ночью в товарном поезде отправили в Ижевск. Там мы сразу же были поставлены за токарные станки. День работали, а учеба — на вечер. Кормили гороховым супом. Почему-то в нем были одни гороховые шкурки, сам горох, видимо, разваривался. По возможности мы меняли свои городские тряпки на еду.

Мать отбывала срок в трудовом лагере недалеко от Караганды. И вот Московский Горный институт, в котором работал Гапеев, был эвакуирован в Караганду. Появилась надежда на контакты с матерью. Так, проучившись в Ижевске год и проработав там токарем, я перевелась из Бауманского в Горный (с помощью Гапеева). К сожалению, контакты удалось установить только письменные, а увидеться так и не удалось.

К окончанию войны в Москву стали возвращаться и Бауманский, и Горный институты. Я вернулась опять в Бауманский, и после его окончания, в 1948 году, проработала в тресте Гипротяжмаш до 1976 года.

А мать после окончания срока в 1946 г. поселилась в селе Богатое Куйбышевской области. Приехать к нам она не могла, т. к. действовало правило "минус 20" — человек после отбытия заключения не имел право поселиться в 20 главных городах СССР. Работала она, как и прежде, секретарем-машинисткой. И только после реабилитации (*год??*) она смогла вернуться в Москву.

*16 Апреля 2012, Москва.*



*Елена и Марина Николаевны.  
1920-е. Подмосковье.*

Р  
В  
Е  
Р  
В  
И  
Н  
Т



PREPRINT



*Николай Владимирович Кругликов. Выпускник Института инженеров путей сообщения, С.-Пб., 1886 г. [П]*



*Анна Михайловна Стойкова (в замужестве Кругликова). 1893 г. [Ф]*