

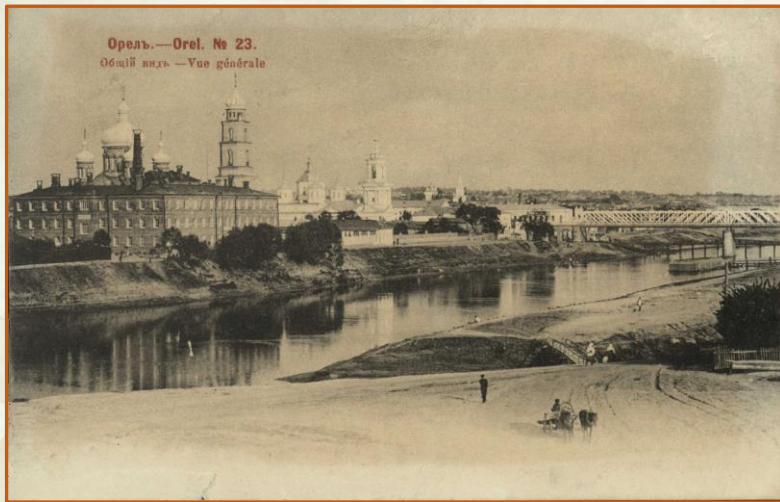


Инженер путей сообщения
Александр Николаевич Пушечников

К 175-летию со дня рождения

«Сегодня недостаточно освящен в печати вклад в развитие страны инженеров путей сообщения – выдающихся изыскателей, строителей и тех, кто начинал эксплуатировать железные дороги. Это были сильные личности и самые, что ни на есть, настоящие герои того времени. Они прошли суровую школу испытаний, прокладывая рельсовый путь через непроходимые сибирские дебри, а сколько погибло при этом или потеряло здоровье, страшно даже подумать... Большинство из инженеров получили блестящее образование в Санкт-Петербургском институте инженеров путей сообщения Александра I, одном из лучших учебных заведений того времени в России. Большинство происходили из знатных дворянских семей с доблестными родовыми традициями и благородными корнями. Они были прекрасно воспитанными и хорошо образованными людьми: обладали широчайшим разносторонним кругозором, многие знали по несколько иностранных языков, увлекались искусством, музыкой, театром, литературой. Они внесли огромную лепту в развитие сибирского края не только постройкой железной дороги, но и своим активным участием в его общественной и культурно-просветительной жизни, а также многими благими делами, улучшавшими жизнь местного населения».

(Хобта А. В. Александр Николаевич Пушечников (1850-1916). 2-е изд., доп. и перераб. Иркутск : Вост.-Сиб. центр науч.-техн. информ. и б-к, 2016. С. 3).



Орел. Общий вид. — Москва : Шерер, Набгольц и Ко, 1902. — [1] л. ил., : фототип.

[Фото с сайта Национальной электронной библиотеки](#)

Одним из таких инженеров путей сообщения был **Александр Николаевич Пушечников**.

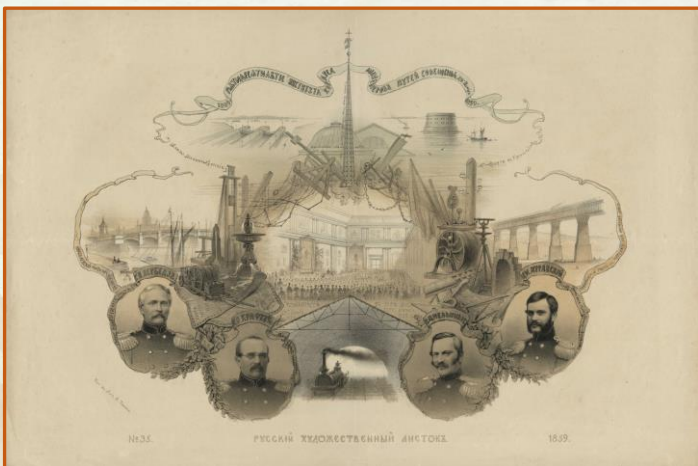
Талантливый инженер-путеец родился 31 октября 1850 года в городе Орёл в семье потомственного дворянина, отставного капитана Николая Андреевича Пушечникова, участника русско-турецкой войны 1853-1856 гг.

После окончания орловской гимназии Александр Николаевич подал документы в **Институт инженеров путей сообщения императора Александра I**. Отличное инженерное образование и определило весть его дальнейший жизненный путь, связанный с упорным трудом и умением выходить из самых сложных ситуаций, оперативно решать строительные и управленческие задачи.

Выпускники института в то время сдавали экзамены по четырем предметам: строительному искусству, практической механике, архитектуре и геодезии. В 1876 году Александр Николаевич получил диплом гражданского инженера первого разряда с правом производства строительных работ.



Здание Института инженеров путей сообщения императора Александра I на Забалканском проспекте в Санкт-Петербурге, ныне Московский проспект, д. 9. Фото конца 1890-х гг. Источник: [сайт ПГУПС](#).



Пятидесятилетие Института Корпуса инженеров путей сообщения, 20 ноября 1809 - 1859 : русский художественный листок : эстамп — [Санкт-Петербург : В. Тимм], 1859. — 1 л. : литогр. с тоном. — Электронная версия печатного издания. — URL: https://rusneb.ru/catalog/000199_000009_011761861/ (дата обращения: 16.12.2025).



Перекрещенные топор и якорь — символ Ведомства путей сообщения с 1830 г. Форменная пуговица.

«Топор и якорь» — символ ведомства путей сообщения и Института инженеров путей сообщения, который в 1876 году окончил Н.А. Пушечников.

Символ изображался на пуговицах, кокардах, как знак на погонах, на печатах и штампах на библиотечных книгах и студенческих билетах. Он олицетворял собой архитрудные условия, в которых устраивали пути сообщения российские транспортники, проходя сквозь лесные чащи с помощью топора или передвигаясь по внутренним водным путям.

[Фото с сайта Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I \(ПГУПС\)](#)

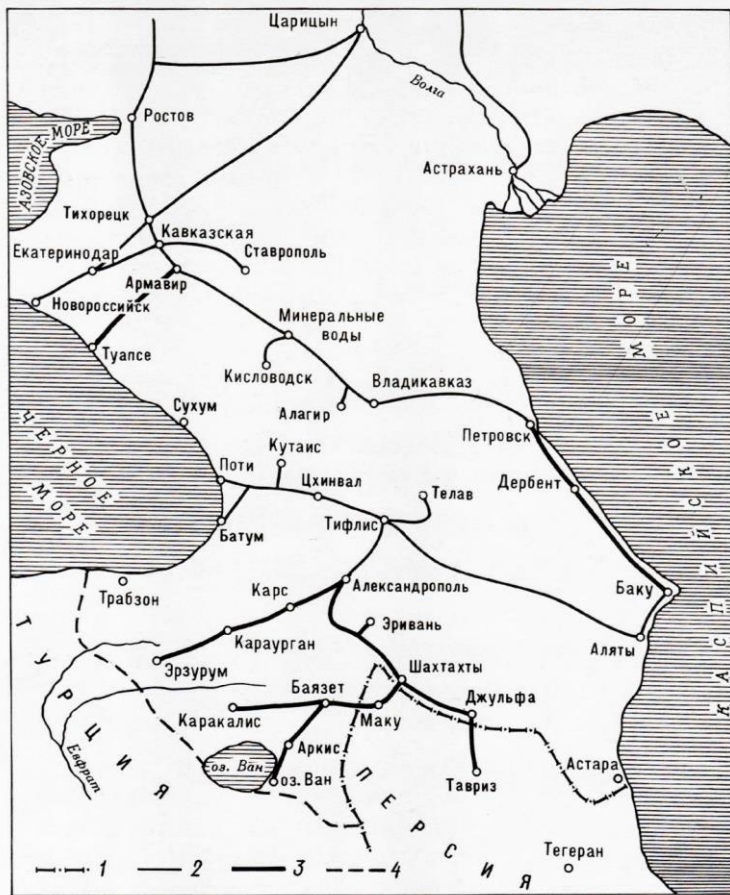


Схема железных дорог Кавказского района:
 1 — государственная граница до 1917 г.; 2 — дороги, построенные до 1900 г.;
 3 — дороги, построенные в 1900—1917 гг.; 4 — линия фронта во время первой мировой войны

Энергичного офицера путейца, обладавшего не только блестящими знаниями железнодорожного строительства, но и талантом организатора и руководителя, умеющего быстро и грамотно решать любые проблемы, заметило руководство во время его службы на **Московско-Курской железной дороге**. Здесь он руководил ремонтными работами при ликвидации так называемой «кукуевской катастрофы», когда ливневые дожди разрушили мост и дорогу. Позже А.Н. Пушечников заведовал заменой искусственных сооружений на этой железной дороге.

В 1885 г. Александр Николаевич получил назначение начальником службы пути на казённую **Екатерининскую железную дорогу**, а с марта 1890 года — на **Закавказскую**.

В то время на **Закавказской дороге** было решено произвести значительное количество работ по усилению пропускной возможности дороги, строительству дополнительных жилых помещений, устройству централизации стрелок, усилению мостовых ферм, постройке новых мостов взамен старых и. п. За время более чем пятилетней службы А.Н. Пушечникова на **Закавказской дороге** под его руководством, кроме указанных выше работ, были произведены изыскания и составлены проекты ветвей почти ко всем значительным центрам Закавказья. В связи с тем, что **Закавказская железная дорога** проходила в местности, где было сильно распространено заболевание болотной лихорадкой, по проекту А.Н. Пушечникова были построены особого типа жилые дома, которые способствовали профилактике заболеваний. Проекты этих домов получили всеобщее одобрение и были премированы на Всероссийской гигиенической выставке в 1893 г.

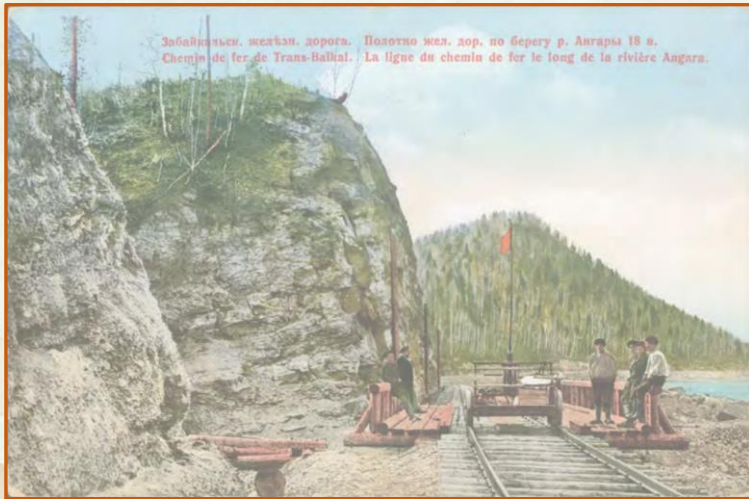


Великий Сибирский путь.
Ледокол «Байкал» при выходе
с пристани Танхай.

The great Siberian way.
Ice-breaker „Baikal“ by the landing
place Tanhai.

Великий Сибирский путь. Ледокол «Байкал» при выходе с пристани Танхой. Санкт-Петербург : Издание Общины Святой Евгении, 1910. Фототипия ; 9,1 x 14,1 см.

Источник: [сайт Национальной электронной библиотеки](#).



Забайкальская железная дорога. Полотно жел. дор. по берегу р. Ангары 18 в.
Chemin de fer de Trans-Baikal. La ligne du chemin de fer le long de la rivière Angara.

Забайкальская железная дорога. Полотно железной дороги по берегу реки Ангары, 18-я верста. Стокгольм : Акционерное Общество Гранберг, [между 1904 и 1917]. Хромо-фотолитография; 9,1 x 13,8.

Источник: [сайт Национальной электронной библиотеки](#).

В 1894 году было принято решение о сооружении паромной переправы через Байкал. Строительство парома «Байкал», в том числе устройство молов и пристаней для него, было поручено начальнику Забайкальской железной дороги Н. А. Пушечникову. Постройкой парома Пушечников заведовал до 1898 г., но потом был вынужден отказаться из-за чрезвычайной загруженности и отсутствия специальных знаний по кораблестроению. И тогда строительство парома «Байкал» поручили инженеру С.И. Васильеву, а позже в 1898 г. – В.А. Заболоцкому. Пушечников продолжил устройство молов и пристаней для парома-ледокола «Байкал», сталкиваясь с трудностями из-за значительной глубины и обрывистого скалистого дна озера.

Паромную переправу на станции Лиственничная предстояло связать со Средне-Сибирской дорогой, с конечным пунктом в Иркутске. Такой связкой должна была служить **Иркутск-Байкальская ветка**, изыскания которой проводил Г.В. Адрианов в 1894 году. Ее строительство началось под руководством Александра Николаевича в 1896 году и завершилось вводом в эксплуатацию 1 ноября 1898 года. На этом участке железной дороги не было крутых подъемов и спусков, но для полотна дороги приходилось делать многочисленные выемки в крутых скальных берегах Ангары. Затрудняло строительство и то, что почти вся ветка проходила в безлюдной таежной местности.



Великий Сибирский путь. Забайкальская железная дорога. Скорый поезд при выходе со станции Иркутск. Санкт-Петербург : Издание Общины Святой Евгении, 1910. Фототипия; 14,2 x 9 см.
Источник: [сайт Национальной электронной библиотеки](#).



Кузнецов Алексей Кириллович (фотограф). Здание железнодорожного вокзала в Иркутске. 1890-е гг. Иркутский областной краеведческий музей имени Н.Н. Муравьева-Амурского.
Цветной вариант фото размещен на сайте «Госкаталог» <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=42402422>

При строительстве **Забайкальской железной дороги** Пушечникову и его помощникам-инженерам приходилось решать впервые многие сложные технические и технологические задачи. Впервые в мировой практике пришлось строить на вечномёрзлых грунтах депо – в Чите, Верхнеудинске, Слюдянке, а на станциях – Хилок, Оловянная, Маньчжурия – мастерские. При закладке фундаментов зданий и сооружении мостовых опор пучащийся грунт удаляли на глубину промерзания и заполняли пространство камнем и щебнем. Также еще одной помехой были наледи, толщина которых достигала более трех метров.

Большие трудности возникали при устройстве водоснабжения. Обычные способы прокладки водопроводных труб здесь не годились. Тогда была придумана укладка водопроводных труб в специально отапливаемых галереях, которые прокладывались ниже поверхности земли.



Забайкальская железная дорога. Станция «Чита - город» : открытое письмо. [Москва] : изд. Д.П. Ефимова, [между 1904 и 1907?]. 1 л. фототип.; 9,3х13,8.
Источник: [сайт Национальной электронной библиотеки](#).

Железнодорожная станция Хилок Забайкальской железной дороги. 1900-е гг.
Фотография из фондов ГБУК и ДО г. Москвы «Мультимедийный комплекс актуальных искусств». [Фото с сайта «Госкаталог»](#).

Каждый из этапов строительства **Забайкальской магистрали** преподносил новые сложнейшие проблемы. Пушечникову и его сподвижникам-коллегам приходилось решать их, полагаясь на свой опыт и инженерные знания.

Инженеров, трудившихся под началом Пушечникова, отличал творческий подход к делу, критериями для них стали быстрота, качество, экономичность. Многие из них раньше были его сокурсниками, и, также как и Пушечников, окончили петербургский Институт инженеров путей сообщения.

Особая страница в истории строительства **Забайкальской дороги** – это сооружение мостов. Из 20 возведенных мостов самые крупные – мост через Селенгу (более 500 м) и Онон (400 м). Чтобы не тратить попусту привезённые за тысячи километров металлические конструкции, небольшие мосты делали из дерева, благо этого материала вокруг было в избытке. Если сложить все деревянные мосты Забайкальской железной дороги, общая длина получится весьма внушительной — 7 км. Как свидетельствует один из деловых документов, «несмотря на крайне трудные местные условия, Пушечников закончил доверенное ему дело не только успешно, но и своевременно, благодаря исключительной трудоспособности». И уже 3 июня 1899 г. состоялось открытие временного движения от Читы до Сретенска.



Пряжка латунная Забайкальской железной дороги, выгнутая, с креплениями. На лицевой стороне в середине изображен государственный герб. (Двуглавый орел, помимо символов власти, держит в лапах крестообразно расположенные топор и якорь – эмблему путей сообщений), слева от герба буквы «ЗБ.», справа – «Ж.Д.». Историко-краеведческий музей им. И.В. Бабушкина. Источник: [сайт «Госкаталог»](#).



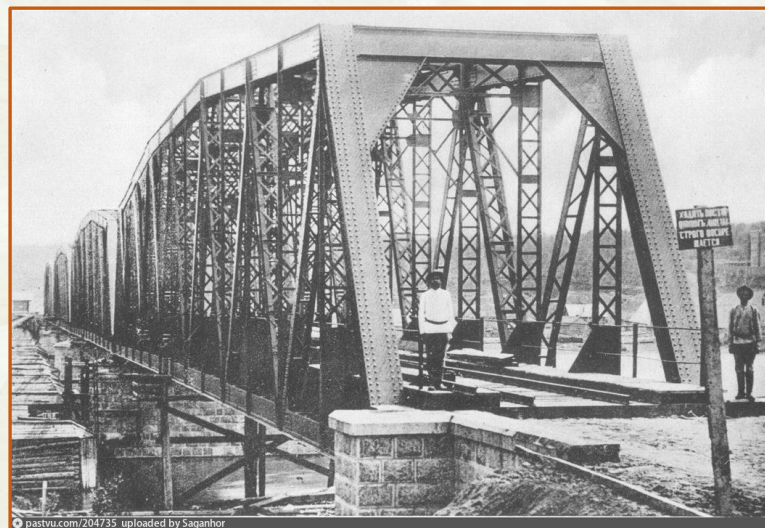
Вид моста через Селенгу. Фото 1904 г.

Центральный государственный архив кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга. Оп.1А-2. Ед.хр.2070. Источник: сайт [«Архивы Санкт-Петербурга»](#).

Всю дорогу с веткой к китайской границе приняли в постоянную эксплуатацию 1 августа 1900 года. Приамурский генерал-губернатор Николай Иванович Гродеков, проехавшийся по ней, не без восхищения отметил: *"От Стретенска проехал по железной дороге 557 вёрст до головы укладки между станциями Тайдут и Хушенга. Неоднократно изумлялся искусству строителей, имена которых достойны украшать фронтоны станций"*.

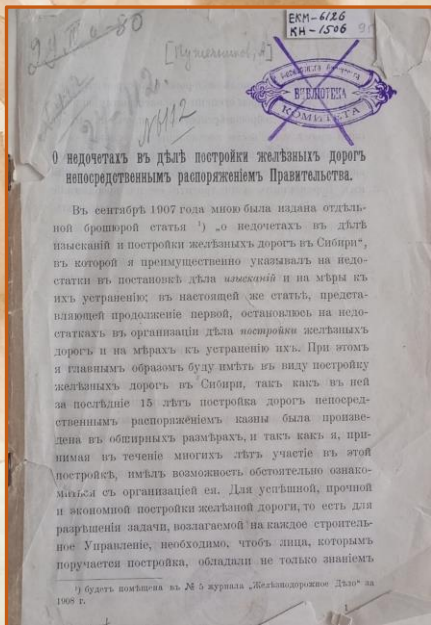
В 1905 г. А.Н. Пушечникова назначили руководить строительством железнодорожного металлического моста через реку Иркут. Этот мост Александр Николаевич построил вместо деревянного, возведенного им же в 1897 году. Возведение моста закончили в августе 1907 года с экономией средств, так как предпочтение было отдано проекту, составленному Александром Николаевичем. Железнодорожное движение было переведено на только что построенный мост.

Во время строительства моста через Иркут А.Н. Пушечников принял участие в решении проблемы переправы через Ангару. Он знал, что город страдал от отсутствия моста через реку. Поэтому еще в период строительства моста через Иркут произвел с малыми затратами изыскания, представив городу данные с пояснениями и свой чертеж предполагаемого Ангарского моста. Документы эти хранятся в Государственном архиве Иркутской области (Ф.31. Оп.1. Д.214. Л.33). Но город ими так и не воспользовался. Мост через Ангару был построен уже в советское время.



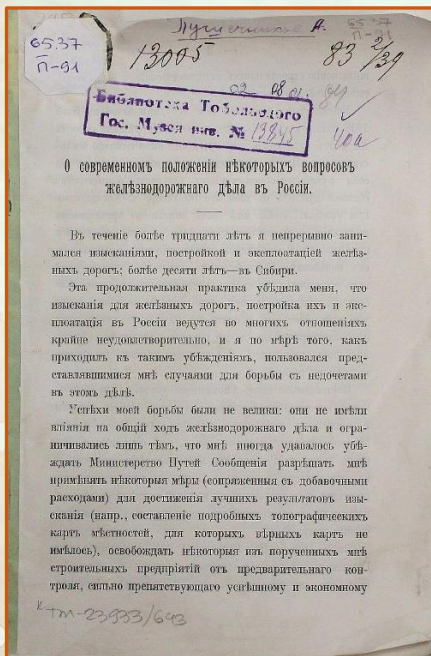
Металлический мост через реку Иркут. 1906-1907 гг.

Источник: [группа Вконтакте «Старый Иркутск, ретро фото архив»](#).



Пушечников А. Н. О недочетах в деле постройки железных дорог непосредственным распоряжением правительства . [Санкт-Петербург] : типография товарищества п/ф "Электро-типогр. Н. Я. Стойковой", [1907]. 125 с.

Фото книги [с сайта «Госкаталог»](#).
Издание находится в фонде
Елецкого городского
краеведческого музея



Пушечников А. Н. О современном положении некоторых вопросов железнодорожного дела в России. Санкт-Петербург : типогр. товарищества п/ф "Электро-тип. Н. Я. Стойковой", [1908]. 46 с.

Фото книги [с сайта «Госкаталог»](#).
Издание находится в фонде
Тобольского историко-
архитектурного музея-заповедника

За годы работы на различных дорогах России Пушечникову часто приходилось тянуть тройной воз обязанностей, с чрезвычайным напряжением сил. В одном из рапортов во время строительства Забайкальской железной дороги он пишет: «...я так завален делами, что приходится работать по 12 часов в сутки...».

Но все же загруженность работой не помешала инженеру находить время и писать на острые железнодорожные проблемы с предложениями по улучшению методов строительства и эксплуатации путей сообщения в стране. В разные годы им были написаны книги, брошюры, опубликованы статьи в журналах «Железнодорожное дело», «Инженер», «Известия Общества инженеров путей сообщения».

Вот лишь некоторые из них:

- «По вопросу об увеличении пропускной способности Сибирской железной дороги и о проложении её до Хабаровска» (1906 г.),
- «К вопросу о постройке Черноморской железной дороги на Кавказе» (1906),
- «О недочетах в деле изысканий и постройке железных дорог в Сибири» (1907 г.),
- «К вопросу о новых дорогах Сибири» (1908 г.),
- «О недочетах в деле постройки железных дорог непосредственным распоряжением казны» (1909 г.),
- «О современном положении некоторых вопросов железнодорожного дела в России» (1910 г.),
- «Тепловые двигатели для воздухоплавания» (1910 г.),
- «О мерах, которые необходимо применять на Забайкальской железной дороге для защиты ее от повреждений наводнениями» (1913 г.) (репринтное издание имеется в фонде нашей библиотеки),
- «О крушениях железнодорожных поездов и мерах, необходимых к их предотвращению» (1914 г.) и др.

Подробный список публикаций А.Н. Пушечникова смотрите в книге:

Хобта А. В., Гордиенко Т.Н. Александр Николаевич Пушечников (1850-1916). Иркутск : Вост.-Сиб. центр науч.-техн. информ. и б-к, 2016. С. 70–71.

Сооружение Транссибирской магистрали способствовало быстрому развитию районов Сибири и Дальнего Востока. Промышленность и сельское хозяйство получали мощный стимул к увеличению производства и расширению рынка сбыта. Города и деревни преображались.

Инженеры-путейцы, горные и военные инженеры, студенты-практиканты Петербургского института путей сообщения были носителями цивилизации в глухих местах Сибири. Наличие железной дороги стало считаться высшим показателем развития. Самоотверженный труд изыскателей, инженеров-строителей вызывал у населения чувства симпатии и восхищения.

Мало кто знает, что А.Н. Пушечников являлся создателем первых бесплатных народных читален для рабочих по всей линии **Забайкальской железной дороги**. Читальни организовывались для приобщения рабочих к книгам, русскому литературному слову, а также для отвлечения от вредных привычек, недостойных человеческого образа жизни.

В марте 1898 года Пушечников отправил управляющему делами Комитета Сибирской железной дороги Анатолию Куломзину телеграмму: «Устроены народные читальни, преимущественно для железнодорожных служащих и рабочих на станциях Иркутск, Мысовая, Петровский Завод, Хилок, Могзон, Чита, Урульга, Митрофаново». Также читальни были построены «в пунктах наибольшего скопления рабочих»: Кабанское, Верхнеудинск, Князе-Береговая, Нерчинск, Сретинск.

Под руководством Александра Николаевича строились также школы и церкви. Сам А.Н. Пушечников заказывал своим инженерам проекты церквей и на месте решал, где именно построить церкви, привлекал к строительству купцов, вел наблюдение за строительством церквей.



Александр Николаевич Пушечников.
Фото приблизительно 1910-1915 гг.
Фото размещено на
[сайте «Орёл знакомый и незнакомый»](#)

В 1911 г. А.Н. Пушечников был отправлен в отставку. Последние годы жизни инженер провел у себя на родине в Орле. У него никогда не было собственной семьи. Всю свою жизнь без остатка он посвятил железной дороге. Умер Александр Николаевич в октябре 1916 года.

Начинал свой трудовой путь Александр Николаевич в чине коллежского секретаря (поручика в соответствии со статьями «Табели о рангах») и, пройдя все необходимые ступени, закончил службу в чине действительного статского советника (генерала).

Трудовой подвиг Александра Николаевича был отмечен наградами – орденами Александра Невского, Белого Орла, Св. Владимира III и IV степеней, Св. Анны, Св. Станислава, благодарностью министра путей сообщения в 1891 году. Но самая высокая награда для него и тысяч его коллег – благодарная память потомков за Великий Транссиб, давший Сибири новую жизнь.



[Памятник на могиле А. Н. Пушечникова в г. Орле](#)

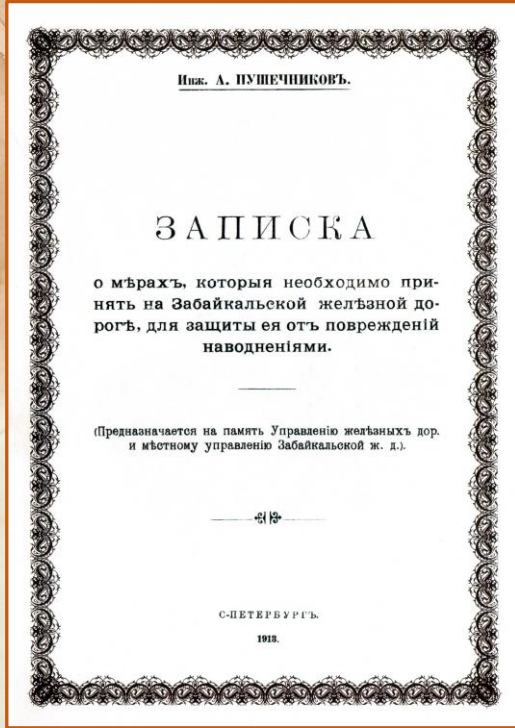
Представляем издания из фонда библиотеки

Труды А.Н. Пушечникова

Пушечников, А. Н. Записка о мерах, которые необходимо принять на Забайкальской железной дороге для защиты ее от повреждений наводнениями = Записка о мерах, которые необходимо принять на Забайкальской железной дороге для защиты ее от повреждений наводнениями / А. Н. Пушечников ; послесловие И. Макрициной ; над переизданием работали: И. П. Макрицына, М. А. Иванов, А. А. Щеглов [и др.]. – Репр. воспроизведение изд. 1913. – Чита : [б. и.], 2010. – 30, [5] с. : ил., цв. ил., портр. – (Инженерные разработки начала XX века). – Текст : непосредственный.

Записка была составлена инженером А. Н. Пушечниковым 9 апреля 1913 года и в этом же году издана в Санкт-Петербурге. Как написал автор, она «предназначается на память Управлению железных дорог и местному управлению Забайкальской железной дороги». В ней Пушечников беспокоится за безопасность Забайкальской железной дороги в случае повторения крупнейших наводнений 1896 и 1897 гг. Также подробно описываются бедствия и разрушения, которые они принесли с собой, предлагаются необходимые меры для предотвращения неблагоприятных последствий от наводнений в будущем: укрепление откосов насыпей полотна, необходимость «продольной нивеллировки» струенаполняющих дамб, полузапруд и шпор и др.





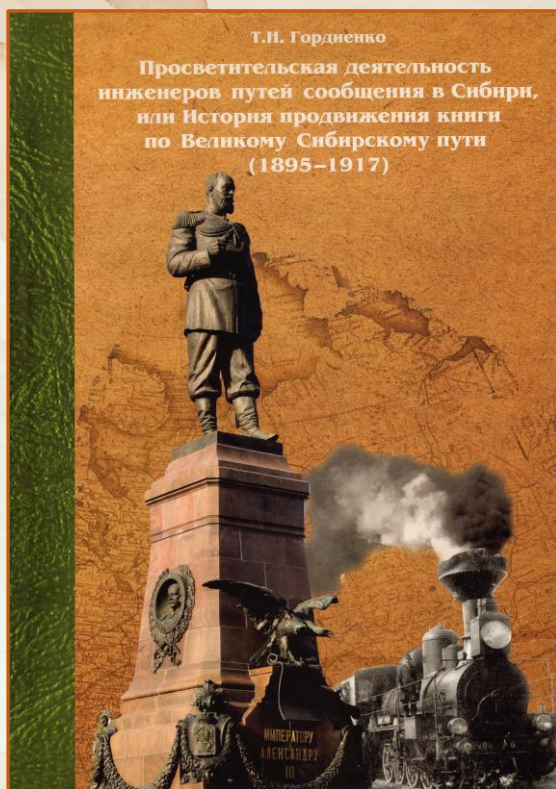
«Записка...» состоит из трех частей:

- 1 «О вероятных наводнениях и высших возможных уровнях воды в больших реках Забайкалья»,
- 2 «О примененных при постройке дороги системах укрепления откосов насыпей полотна ее в затопляемых местностях и о регулирующих течение рек работах у искусственных сооружений»,
- 3. «О мерах, которые надо принять для предохранения Забайкальской железной дороги от размывов ее наводнением в случае, если оно будет приблизительно столь же сильное, как наводнение 1897 года».

Как пишет в послесловии директор музея Забайкальской железной дороги Ирина Макрицына, «Записка о мерах...» была удостоена специальной премии Петербургского института инженеров путей сообщения.

В книге имеются фотографии видов Забайкальской железной дороги конца XIX-начала XX вв. и уже нашего времени начала – XXI в.

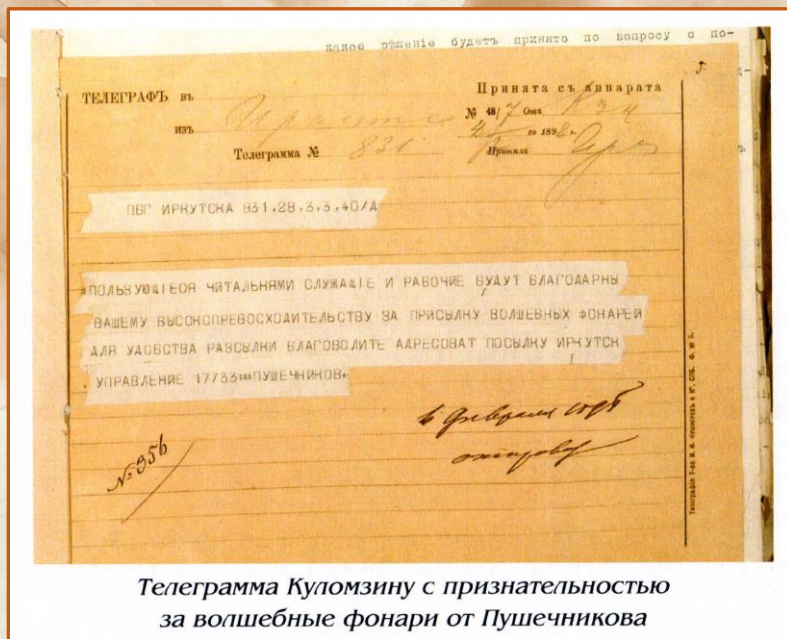
Литература о А.Н. Пушечникове



Гордиенко, Т. Н. Просветительская деятельность инженеров путей сообщения в Сибири, или История продвижения книги по Великому Сибирскому пути (1895-1917) / Т. Н. Гордиенко. – Москва : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2020. – 472 с. : фот., ил. – Текст : непосредственный.
Из содержания: Инженеры-просветители на Забайкальской железной дороге (А. Н. Пушечников, Г. В. Адрианов, князь Г. З. Андронников, А. П. Богословский, В. В. Оглоблин, барон Н. Э. Спенглер, А. А. Криль, Я. Т. Сереченко, Н. С. Зурабов). – С. 94–140.

В издании отражены просветительские инициативы инженеров путей сообщения во время строительства Великого Сибирского железнодорожного пути, зарождение и развитие книжно-библиотечного дела в 1895–1917 гг. на Транссибе.

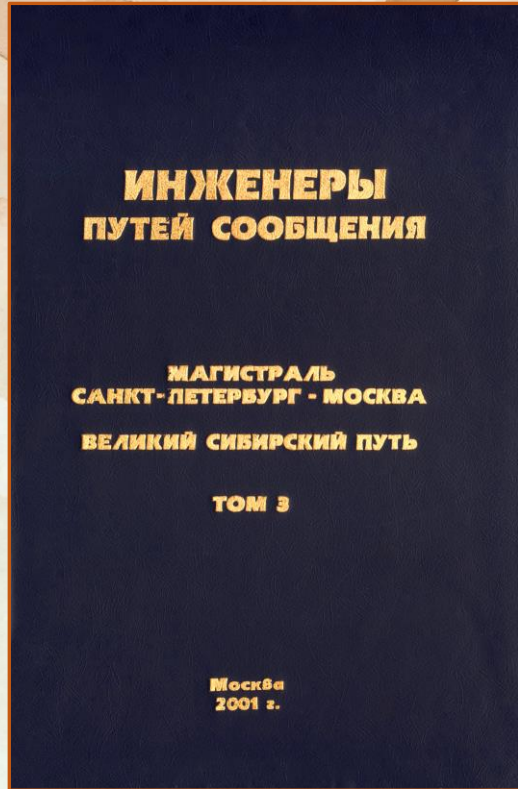
Биографический очерк о А. Н. Пушечникове на страницах 96–101 повествует о культурно-образовательном вкладе начальника Забайкальской железной дороги в открытии первых бесплатных народных читален для рабочих на всем протяжении пути.



Телеграмма Куломзину с признательностью
за волшебные фонари от Пушечникова

Приводятся интересные сведения о личной библиотеке Пушечникова. В Иркутске у него была своя небольшая мобильная библиотека со справочниками и необходимыми книгами. Среди выписываемых им журналов были «Железнодорожное дело» и «Инженер». В Сибири он получал, кроме центральных, местные газеты («Сибирь», «Новое время», «Восточное обозрение» и др.). Также Александр Николаевич пользовался специальной библиотекой, устроенной при техническом отделе Управления дороги, брал литературу в Восточно-Сибирском Императорском русском географическом обществе в Иркутске, (позже при строительстве Сучанской железной дороги, – Владивостокским отделением ПОИРГО).

В заключительной части подведены итоги исторических этапов развития библиотек, отчасти затронуты время перехода к советской власти и современный период. Издание включает уникальные архивные документы, освещающие создание первых читален и библиотек еще во время строительства дороги, ранее никогда не опубликованные, открывает новые страницы истории Транссиба в области культуры, образования и просвещения.



Инженеры путей сообщения : [сборник очерков] / редакторы: С. В. Любимов [и др.]. – Москва : Путь-пресс, 2001. – . –Текст : непосредственный.

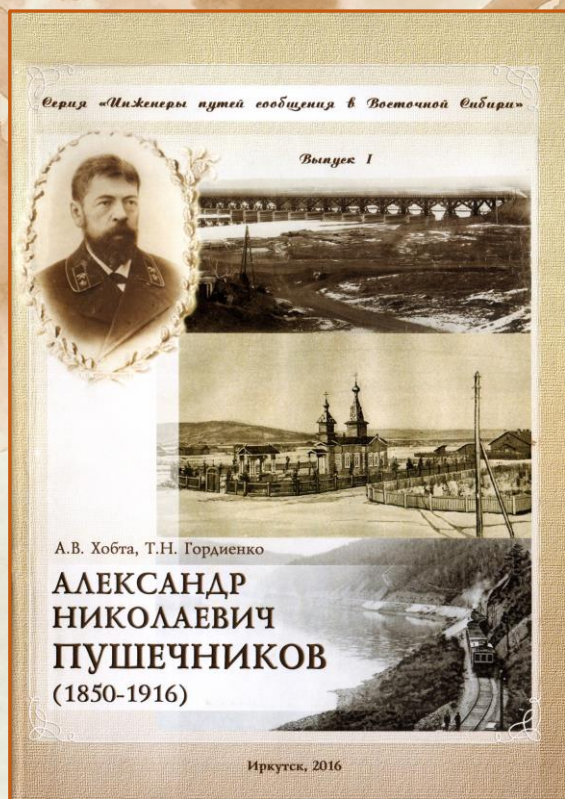
Т. 3 : Магистраль Санкт-Петербург-Москва. Великий Сибирский путь. – 253 с. : фот., ил.

Из содержания: Четыре судьбы – одна магистраль / Н. А. Акулин, Т. Н. Козлова. – С. 122–153.

Книга представляет собой сборник очерков о трудовой, научной и общественной деятельности выдающихся инженеров путей сообщения, об истории сооружения важных для России железнодорожных линий и возведения искусственных сооружений. Показан вклад этих личностей в развитие сети стальных магистралей, освещены их научные взгляды, творческие судьбы.

Очерк Н. А. Акулина и Т. Н. Козлова рассказывает об инженерах, строителях Транссибирской магистрали – Александре Николаевиче Пушечникове (1850-1916) (на страницах 140–153), Николае Павловиче Меженинове (1838–1901), Григории Моисеевиче Будагове (1852-1921), Николае Михайловиче Тихомирове (1857-1900).

В части очерка, посвященной А.Н. Пушечникову и его биографии, большое внимание уделяется строительству Забайкальской железной дороги под руководством Александра Николаевича, его роли в строительстве железнодорожной паромной переправы.

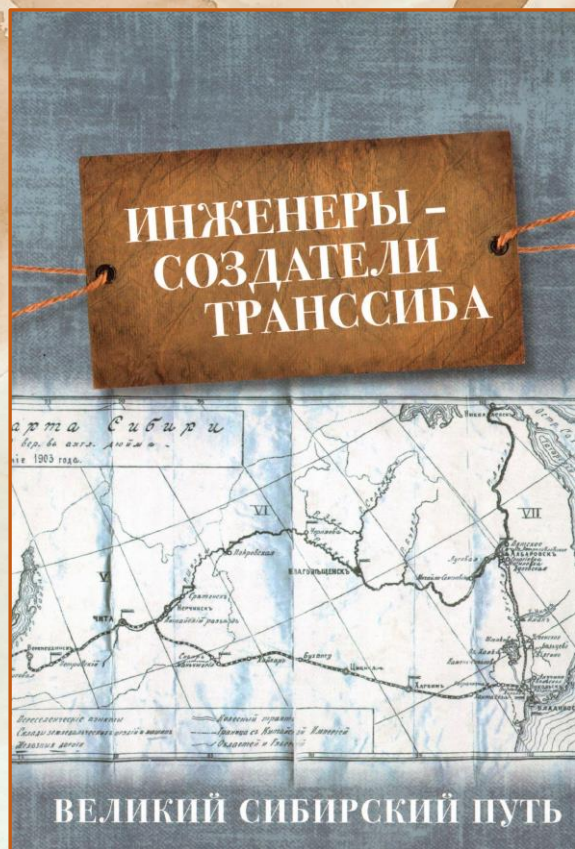


Хобта, А. В. Александр Николаевич Пушечников (1850-1916) : к 100-летию окончания строительства Транссиба / А. В. Хобта, Т. Н. Гордиенко ; Восточно-Сибирская железная дорога, Дорожный центр научно-технической информации. – 2-е изд., доп. и перераб. – Иркутск : Восточно-Сибирский центр научно-технической информации и библиотек, 2016. – 84 с. : фот. – (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири ; вып. 1). – Библиогр. список публ. А. Н. Пушечникова: с. 70–71 (26 назв.). – Текст : непосредственный.

Издание, являющееся одной из наиболее подробных и полных биографий, содержит очерки о выдающемся инженере путей сообщений А. Н. Пушечникове, посвятившем более 10 лет своей службы строительству Великой Транссибирской магистрали. Он был начальником работ по постройке Забайкальской железной дороги (от Мысовой до Сретенска, с ветвями от Иркутска до Байкала и от Карымской до Манчжурии). Инженером А. Н. Пушечниковым были построены: станция Иркутск, деревянный и металлический железнодорожные мосты через Иркут, проведены изыскания для моста под экипажную езду через Ангару, на Байкале была организована первая железнодорожная ледовая переправа и т.д. Потомственный дворянин, родом из г. Орла, оставил в Сибири неизгладимый след и добрую память. Одна из сложных дорог России, построенная талантливым инженером в конце XIX века, по сей день служит верой и правдой во благо Отечества.

Второе издание, дополненное и переработанное, приурочено к 100-летию со дня окончания строительства Транссиба. Во вкладке на 12 страницах размещены 33 фото с изображениями различных участков Забайкальской железной дороги, мостов и церквей, построенных А. Н. Пушечниковым, Байкальской паромной и ледовой переправ, станций Байкал и Иркутск, паромаледокола «Байкал», железнодорожного моста через реку Иркут и др.

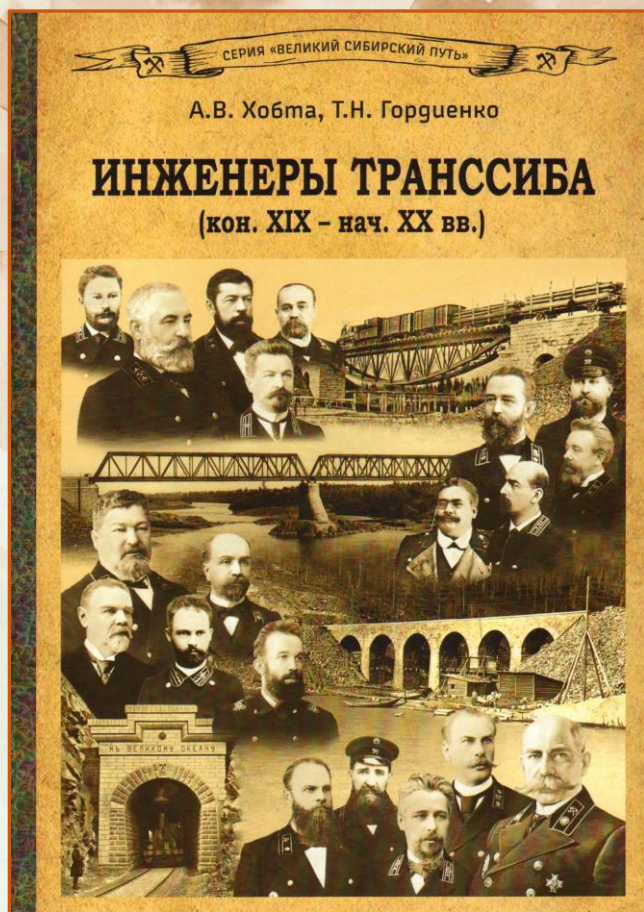
Издание будет полезно всем, интересующимся историей Сибири и Транссиба, а также руководителям и специалистам железных дорог, студентам и учащимся профильных учебных заведений, профессиональным историкам и краеведам.



Хобта, А. В. Инженеры – создатели Транссиба / А. В. Хобта, Т. Н. Гордиенко ; научный редактор В. Г. Третьяков ; Восточно-Сибирская железная дорога, Восточно-Сибирский центр научно-технической информации и библиотек, Музей истории ВСЖД. – Тверь : Тверская фабрика печати, 2017. – 240 с. : портр. – (Великий Сибирский путь).
Из содержания: Пушечников Александр Николаевич. – С. 172–181.

В книге собраны биографические очерки, архивные выписки из послужных формуляров и краткие справки об инженерах и техниках путей сообщения, о горных и военных инженерах, о руководителях старшего и среднего звена, участвовавших в изысканиях, строительстве и эксплуатации железных дорог Великого Сибирского пути конца XIX – начала XX века. Авторами использованы обширные документальные материалы и источники: Российский государственный исторический архив, Государственный архив Иркутской области, Государственный архив Забайкальского края, библиотеки, включая фонды НТБ ИргУПС, Восточно-Сибирский центр научно-технической информации и библиотек – структурное подразделение Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Очерк о А. Н. Пушечникове сопровождается подстрочными ссылками на книги, документы Российского государственного исторического архива, Государственного архива Иркутской области, а также на труды самого Александра Николаевича.



Хобта, А. В. Инженеры Транссиба (конец XIX - начало XX вв.) : историко-биографические очерки : в 2 частях / А. В. Хобта, Т. Н. Гордиенко. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2023. – Текст : непосредственный.

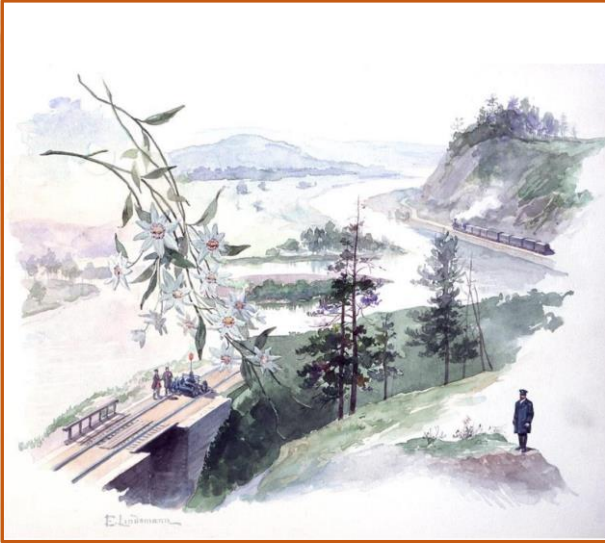
Ч. 2. – 2023. – 387 с. : ил. – (Великий Сибирский путь). – Библиогр.: с. 379–383.

Из содержания: Пушечников Александр Николаевич (31.10.1850–26.09.1916) : [биографический очерк]. – С. 194–205.

В очерке кроме подробной биографии Н.А. Пушечникова приводятся изображения уникальных документов из Российского государственного исторического архива:

- диплом инженера, полученного Пушечниковым по окончании Петербургского института инженеров путей сообщения,
- приказ о награде орденом золотой звезды 2-ой степени от Бухарского эмира,
- предложение от министра на строительство моста через реку Иркут от 11 июня 1905 г.

Статьи о А.Н. Пушечникове



Изображение из альбома, подаренного Александру Пушечникову сослуживцами. Приводится в статье [Гордиенко Татьяны Николаевны «Инженер А. Н. Пушечников: Орловщина – Закавказье – Транссиб»](#).

Гордиенко, Т. Н. Инженер А. Н. Пушечников: Орловщина – Закавказье – Транссиб / Т. Н. Гордиенко. – Текст : электронный // Орел знакомый и незнакомый : сайт. – 26 с. : цв. ил. – Библиогр. в конце ст. (42 назв.) – URL: https://orel-story.ru/forum/shared_files/storage/2025/t.pdf (дата обращения: 01.12.2025).

Статья посвящена 175-летию со дня рождения выдающегося инженера путей сообщения Александра Николаевича Пушечникова, внёсшего огромный вклад в дело сооружения железных дорог России. На основе исторических документов и архивных источников освещается происхождение дворянского рода Пушечниковых, наиболее значимые моменты жизни и деятельности инженера, а также малоизвестные факты его биографии, которые, в том числе, устраняют недостоверные данные, распространённые ранее во многих публикациях о нём.

Гордиенко, Т. Инженер путей просвещения / Т. Гордиенко. – Текст : электронный // Гудок. – 2025. – 31 окт. (№ 40). – С. 8. – URL: <https://www.gudok.ru/zdr/170/?ID=1729212> (дата обращения: 27.11.2025).

Заслуги Александра Пушечникова столь многообразны, что построенные под его руководством участки железных дорог Российской империи стоят в одном перечне с открытием на ещё строящейся Забайкальской магистрали православных храмов, школ, библиотек, садов и оранжерей. Статья приурочена к 175-летию со дня рождения инженера путей сообщения, действительного статского советника А. Н. Пушечникова.



Забайкальская железная дорога. Утес Мандрин на реке Селенге на 126 версте.

Фото из архива РГО. Приведено в статье [Ладыгиной О. «По диким степям Забайкалья: как создавался один из сложнейших участков Транссиба»](#).

Ладыгина, О. По диким степям Забайкалья: как создавался один из сложнейших участков Транссиба / О. Ладыгина. – (Статьи и репортажи). – Текст : электронный // Русское географическое общество : сайт. – URL: <https://rgo.ru/activity/redaction/articles/po-dikim-stepyam-zabaykalya-kak-sozdavalsya-odin-iz-slozhneyshikh-uchastkov-transsiba/>. – Дата публикации: 01.06.2023.

Забайкальская магистраль оказалась одной из самых сложных в составе Транссиба. Она шла по гористой местности, через множество рек, в долинах которых предстояло справиться с зыбучими песками и вечной мерзлотой, чья толщина порой достигала 40 м. Экспедицию по определению маршрута дороги возглавлял инженер Григорий Адрианов. А .Н. Пушечникову пришлось решать множество других задач, связанных со сложными природными условиями. Так, в период наводнения 1897 года уровень воды поднимался на 3–6 метров, было разрушено 15 мостов и размывто около 400 км железнодорожных насыпей. Невероятно трудоспособный и ответственный Пушечников сумел вернуть на места мосты и вновь проложить разрушенные пути в рекордные сроки. При этом полотно пришлось поднять повыше на случай, если катаклизм повторится.

Также описывается, как были решены ряд других сложностей: возведение железнодорожного депо на промёрзших почвах; организация водоснабжения в условиях вечной мерзлоты, когда привычная система водопроводов не работала; возведение мостов через реки; борьба с наледями, вызванная тем, что лёд мог попросту закупорить отверстия на возводимых конструкциях.

В статье также приводятся архивные фотографии различных участков дороги, станций из научного архива Русского географического общества.



Альбом, подаренный А.Н. Пушечникову сослуживцами. Приводится в статье [Макрициной И. «Инженер и хозяйственник»](#)

Макрицына, И. Инженер и хозяйственник / И. Макрицына. –
Текст : электронный // Забайкальская магистраль : [приложение к газете «Гудок»]. – 2013. – 1 нояб. (№ 40). – С. 11. – URL: <https://gudok.ru/zdr/172/?ID=1001947> (дата обращения: 27.11.2025).

В статье рассматривается экономическая составляющая строительных работ на Забайкальской железной дороге в конце XIX в., проводимых под руководством А. Н. Пушечникова. На сооружении Забайкальской дороги по настоянию Александра Николаевича был применён хозяйственный способ производства работ, тогда как на других использовался подрядный способ. Приняв такое решение, он никогда не жалел об этом, к тому же был освобожден от угнетающих проверок государственного контроля. В конечном итоге, это не только оказало положительное влияние на весь ход строительных работ, но и повлияло на понижение стоимости дороги. В своих записках Александр Николаевич доказывал всю невыгодность подрядного способа производства работ для казны, но в то же время допускал, что в некоторых случаях подрядный способ более предпочтителен, чем хозяйственный.

Александр Николаевич всегда находил время для заботы о строителях и местных жителях. С началом строительства дороги на станциях, наряду с производственными помещениями, жилыми домами для железнодорожников, строились больницы и приёмные покои. Пушечников получил разрешение на строительство вдоль железнодорожной линии народных читален, а в январе 1897 года добился циркулярного предложения начальникам десяти участков и дистанций взять на себя организацию библиотечного дела.

Дополнительная литература



Великий Сибирский путь. Коллекция альбомов фотографий Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации : [изоматериал] : к 100-летию окончания строительства Великого Сибирского пути / Г. П. Закревская, Л. М. Ласточкина, Б. Б. Тычин, И. Я. Утешева ; Центральный музей железнодорожного транспорта РФ. – Москва : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2016. – 42 с. : фот. + 100 л.

Издание включает иллюстрированный каталог коллекции альбомов фотографий Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации, посвященных строительству и эксплуатации Великого Сибирского пути в конце XIX – начале XX века, и 100 лучших фотографий в оригинальном оформлении подлинных альбомов из этого собрания.

Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации – один из старейших научно-технических музеев мира, был основан в 1813 году в Санкт-Петербурге. В его фондах находится около 70 тысяч предметов, изучение которых позволяет проследить всю историю возникновения и развития отечественного железнодорожного транспорта.

В очерке «Коллекция альбомов фотографий ФГБУК ЦМЖТ России "Великий Сибирский путь"» можно также прочитать о девяти альбомах, в которых было отражено строительство **Кругобайкальской железной дороги** и шести альбомах, посвященных строительству **Забайкальской железной дороги**.

Фотографии сооружений и видов **Кругобайкальской железной дороги**, представленные в издании: «Общий вид станционных построек станции Байкал»(1900 г.), «Тоннель № 5, пикет № 142-143, верста 15. Вход со стороны станции Байкал» (1905 г.), «Общий вид со стороны станции Байкал на постройку галереи на пикете № 141...» (1905 г.), «Вид на пристань Танхой, верста 192. Разгрузка ледокола Байкал», вывод из него паровозом груженных вагонов» (1905 г.), «Инженер Э.Д. Вурцель и сопровождающие его лица на станции Маритуй» (1909 г.), «Инженеры путей сообщения на испытании моста» (1899-1904 гг.)», «Виды со стороны пути на пассажирское здание станции Слюдянка на версте 89» (1905 г.), «Вокзал станции Байкал Лиственничной ветви» (1910 г.), «Укрепление скалы» (1899-1904 гг.) и др.

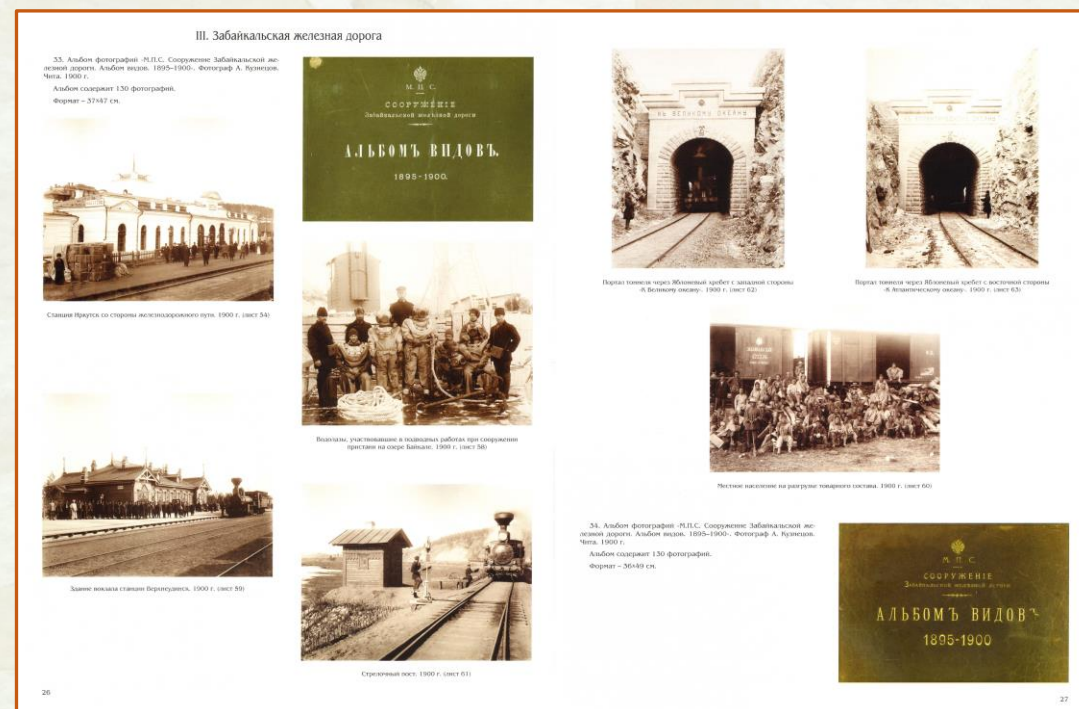


Фотографии из альбомов, посвященные **Забайкальской железной дороге**: «Водолазы, участвующие в подводных работах при сооружении пристани на озере Байкале» (1900 г.), «Станция Иркутск со стороны железнодорожного пути» (1900 г.), «Здание вокзала станции Верхнеудинск» (1900 г.), «Стрелочный пост» (1900 г.), «Местное население на разгрузке товарного состава» (1900 г.), «Портал тоннеля через Яблоневый хребет с западной стороны "К Великому океану"» (1900 г.) и др.

В очерке рассказывается также о судьбе А.К. Кузнецова – автора-фотографа трех альбомов, включающих 291 фото видов Забайкальской дороги, почетного члена Императорского Русского географического общества.

В фотофиксации моментов строительства Великого Сибирского пути участвовали не только известные мастера фотографии XIX века, но и инженеры путей сообщения. Это стало возможным благодаря введению занятий по теории и практике фотографии в Институте инженеров путей сообщения императора Александра I.

Альбом предназначен для работников железнодорожного транспорта и транспортного строительства, преподавателей и студентов транспортных учебных заведений, а также для всех, кто интересуется историей России.



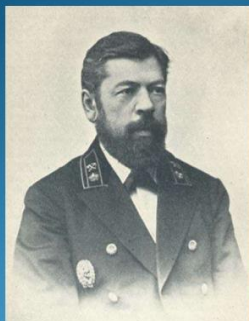
Так же предлагаем посмотреть на сайте библиотеки виртуальную выставку к 165-летию инженера путей сообщения Александра Николаевича Пушечникова

«Служить России честно и достойно»

(составитель Г.А. Коваленкова).

На ней представлены другие издания из фонда нашей библиотеки

Служить России честно и достойно
(К 165-летию со дня рождения А. Н. Пушечникова)



Александр Николаевич Пушечников
– выдающийся
инженер путей сообщения и
специалист по изысканиям и
строительству железных дорог.
Выпускник Санкт-Петербургского
института инженеров
путей сообщения.



Благодарим за внимание!

Составитель: Н.П. Савельева

Техническая помощь: Е.В. Литвинова