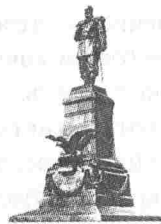


Публицистика



ВАЛЕНТИН РАСПУТИН

ТРАНСИБ

Транссиб на перевале двух веков — это не просто рельсовая дорога через весь огромный сибирский материк, который в XIX веке знали почти так же мало, как в XVIII и XVII, но это еще и дорога из столетия в столетие. Только с прокладкой этой дороги, только с «прошивом» Сибири из конца в конец она была наконец-то подтянута к европейской части России накрепко, в одно целое. И только зацепившись этим «арканом» за причальный бок нового столетия, Россия могла чувствовать себя в нем уверенно, и даже обрушившиеся на нее в первые два десятилетия XX века потрясения не столкнули ее в могильную яму, и еще через полтора-два десятилетия она снова встала в строй великих держав. Что было главной опорой страны в Отечественную войну, когда большая часть европейской территории оказалась в руках врага? Огромные пространства на востоке, великий дух народа и Транссиб. По Транссибу в декабре 1941-го пошли под Москвой в бой сибирские дивизии, по нему выходили из цехов танки, и по нему же взлетали в воздух самолеты. А всего-то рельсовая нитка в два ряда, двухпутка, примитивное сооружение, когда на каком-нибудь негромком километре в степи или тайге прикорнет оно на несколько минут в покое, ничем не обремененное, в сторонке от своего хитроумного технического и электронного оснащения, от голосов и сигналов, от пульсирующего беспрерывно пульта управления, — до того простое и древнее, как дважды два, с потоками пота на шпалах, что невольно хочется его приласкать. Но налетит с грохотом состав, тяжелый и длинный, с промелькивающим грузом самого разнообразного сорта, оглушит, обдаст порывом скомканного воздуха — и обомрешь да и выдохнешь в торжественном испуге: да-а, непрост ты, брат дважды-два! Экая силища, экое чудородье борзое! Что бы мы без тебя делали?! Промчится состав, заглохнет, уже и бесшумно изовьется красиво вдали

членистым телом, подразнит всегда манящими пространствами, а уж навстречу другой состав, еще более длинный, еще более торопливый, врывается со свистком — и накроет рельсы, дробно застучит по ним, выбивая чечетку, и, подобрав хвост, даже как бы отпрыгнет с дерзостью от избытка сил. Поневоле начнешь представлять: сколько же их сейчас, в эту минуту, оседлав рельсовый путь, мчится по Транссибу из конца в конец — тысячи, а может, десятки тысяч! Сколько же всего перемещается, какая клокочет жизнь! И какая таинственная тяга, наподобие генетической, влечет нас с боковых окраин по ту и другую сторону пути, из любых далей влечет к станциям, где тормозят поезда.

Рожденные в глухих таежных углах, среди могучих гор, дыбавшихся в небо на многих сотнях километров, возле великих рек, несущих воду, которой омывается земля, в океанскую колыбель, рожденные в тундре и на границе с песчаной пустыней, мы все в конце концов пробиваемся к ней, главной дороге. По тропам и проселкам, по речным рукавам и снежным заносам, по путикам и большакам выходим мы из своего детства в тот обжитой и подшитый в одно целое мир, где пролегают рельсы. И садимся в поезд, лучше всего в поезд дальнего следования. Он трогается, и душа наша взлетает. И все стесненное, не успевшее раскрыться, все начальное, не успевшее сказаться, вдруг испытывает счастливый подъем и волнение, в груди становится просторно. В поезде полетного настроения больше, чем в самолете: там тяжесть и тревога от высоты, одна цель — скорее сойти на землю; здесь — широкий и вдохновенный росчерк в книге нашей жизни, доступный огляд неоглядного не только за окнами вагона, но и в своей праздничной душе. Земля расстилается бесконечной материнской дланью, часовые пояса, как невидимые врата, раскрываются без спешки и болезненных толчков. Забудешься, глядя в окно и не прерывая душевного сытания под беспрестанную музыку дороги, повздыхаешь, уминая чувственные натеки, да и вспомнишь невольно, что дорога-то эта не с неба упала, как речные пути, и что досталась она тяжелехонько Государству Российскому. И дальняя память, память дедов и прадедов, выстелется дымкой пред глазами и возьмется рисовать смутные картины, навеет то дальнейшее-предальшее живыми впечатлениями.

Да, но есть ведь еще документы, свидетельства, воспоминания, факты. Не все снесено временем, не все потеряно. И главный свидетель — она, дорога.

Философ Иван Ильин, говоря о бременах и заданиях, изначально вставших перед русским народом и потребовавших от него особых тягот и испытаний, начинает с главного:

«Первое наше бремя есть бремя земли — необъятного, непокорного, разбегающегося пространства: шестая часть суши в едином великом куске; три с половиною Китая; сорок четыре германских империи. Не мы «взяли» это пространство — равнинное, открытое, беззащитное: оно само навязалось нам, оно заставило нас овладеть им, из века в век насылая на нас вторгающиеся отовсюду орды кочевников и армии оседлых соседей. Россия имела только два пути: или стереться и не быть, или замирить свои необозримые окраины оружием и государственною властью... Россия подъяла это бремя и понесла его; и осуществила единственное в мире явление».

Сейчас уже невозможно и представить себе все тяготы передвижения по сибирским далям на лошадаках. Казаки-первопроходцы вонзались в этот край по речным путям, это были люди особого склада и непомерной дюжи, чтобы пройти весь материк от Урала до Тихого океана всего за полвека. Но затем началось обживание, наполнение, укоренение, потребовалась доставка товаров из Европейской России и

взаимосвязность внутри. Большой Сибирский тракт (с восточной стороны он еще назывался Московским, а с западной Иркутским, поскольку кой-как отвечал требованиям тракта только до Иркутска, а от него еще до Кяхты на границе с Китаем, откуда вывозился чай) — поддерживать в приличном состоянии было невозможно по той же громоздкой причине, что это Сибирь. Летом проливные дожди, зимой каленые морозы и снежные заносы, осенью и весной в пору ледоставов и ледоломов через реки движение и вовсе замирало. Ямская гоньба на половину года превращалось в ямское «ползание», когда от станции до станции за тридцать-сорок верст невозможно было добраться и за сутки. В XVII веке назначенный в Иркутск воеводой Полтев скончался в дороге, в XIX с вельможными людьми такое, возможно, не случалось, но здоровья стоило немало. А уж что происходило за Байкалом, и вовсе никаким фантазиям не поддается. От Сретенска на Шилке до Хабаровска колесного пути хватало всего на восемьсот верст, а еще тысяча верст тянулась по выючной тропе. Представить нынче, что это был за колесный путь и в особенности выючная тропа, невозможно. Грузы из Москвы добирались до Владивостока за год; почтовый тракт от Верхнеудинска (Улан-Удэ) до Сретенска и вовсе не подчинялся никаким климатическим законам: зима при больших морозах нередко бывала бесснежной, в пору для продолжения пути везти на санях телегу, а на телеге сани. Заселение Дальневосточного края происходило медленно, только отчаянные головушки могли решиться на преодоление самых жестоких мытарств. С 1883 года переселенцев из западных областей России принялись перевозить через Одессу морским путем, но и это путешествие занимало около трех месяцев. В Енисейскую или Иркутскую губернии партии переселенцев по несколько сот человек каждая продвигались, подобно кандалникам, через Екатеринбург и Тюмень также месяцами. Тяжеленьким выходило сибирское новоселье, не все выдерживали. И хотя к концу XIX столетия гужевой товарооборот непрерывно возрастал (в 1894 году между Иркутском и Томском он достигал почти трех миллионов пудов), это и в малой степени не могло удовлетворить потребностей поднимающегося в рост великана.

Сибирь увязала сама в себе. Назвать ее колоссом на глиняных ногах было бы, конечно, несправедливо, но «ноги» подводили.

К середине XIX века после походов и открытий капитана Г. И. Невельского и подписания в 1858 году графом Н. Н. Муравьевым Айгунского договора с Китаем, после чего граф стал называться Муравьевым-Амурским, окончательно оформились восточные границы России. Военный пост Владивосток заложен в 1860 году; пост Хабаровка только в 1893 году стал городом Хабаровском; до 1883 года население края не превышало двух тысяч человек. Но встали, уперлись, заняли коронное место на берегу Великого Тихого. В те годы полковник Генерального штаба Н. А. Волошинов с гордостью записал: «...все державы с завистью смотрят на наш Владивосток». Это значило: точат зубы. Побережье, удаленное от центра России за десять тысяч верст, по сути пустынное, бесконечно лакомое, надо было брать в твердые державные руки без промедления. А взять в твердые руки — значит приблизить. А приблизить — это связать скоростной дорогой, которая не зависела бы ни от капризов погоды, ни от капризов местности, а гнала да гнала необходимое укрепление, пока побережье Японского моря не превратится в неприступную крепость.

Ничего удивительного, что он же, граф Муравьев-Амурский, генерал-губернатор Восточной Сибири, одним из первых стал ратовать за обустройство Сибири железными дорогами. Сначала, еще при императоре Николае I, он предложил маршрут

«однотропной» чугунок от Байкала на Иркутск, Красноярск, Омск, Уфу и Самару, на удивление уже в то время совпадавший с трассой, по которой впоследствии и прошел Транссиб. А затем дал указание проводить изыскательские работы между Амуром и бухтой де-Кастри в Татарском проливе. Но после поражения в Крымской войне правительству было не до Сибири, страшновато было даже заглядывать в ту бескрайнюю сторону. А стоны из Сибири — дорогу! дорогу! — раздавались все слышней, и предложения сыпались одно за другим, в том числе от иностранцев, просивших концессии. Не отмалчивались и столичные газеты: нужда в Сибирской дороге ощущалась не только за Уралом — она нужна была всей России. «Русские Ведомости» еще в 1875 году писали: «...в последние десять лет Россия вдоль и поперек изрезана рельсовыми путями. Но до сих пор железнодорожная предприимчивость исключительно сосредоточивалась в центре России, а равно на южных и западных ее окраинах... Каковы бы ни были жертвы, пора наконец подумать о Сибирском пути. Не говоря уже о том, что этого требует политическая необходимость — связать с центром России обширную восточную окраину; что интересы Сибирского края, точно так же несущего государственные тягости, как и остальные части нашего Отечества, имеют не менее законные права на удовлетворение, чем интересы юга и запада, — осуществление Сибирской дороги есть настоящая нужда тех самых частей России, на которых до сих пор преимущественно останавливались заботы государства».

Но на носу уже была Балканская война с Турцией, повывершая государственные карманы, после нее потребовались еще годы да годы, чтобы иметь запасы, без которых выходить в Сибирь было бы легкомысленно.

В 1883 году началась, а в 1885 году закончилась прокладка дороги Екатеринбург—Тюмень, рельсовый путь впервые ступил на край Сибирской земли. Событие это произошло без особых торжеств, ибо не здесь намечались главные ворота в Сибирь, но дорога эта значила многое: она связала бассейны двух крупных рек — европейской Камы и сибирской Оби — и значительно облегчила продвижение за Урал переселенческих потоков. А затем, спустя десятилетия, и Транссиб, как наиболее удобные, выбрал именно эти ворота. Тогда же соединение будущей Сибирской магистрали с Европейской Россией предполагалось провести через Челябинск, Златоуст, Уфу и Самару. Постройка этой линии началась в 1886-м.

В том же 1886-м почти одновременно от Иркутского генерал-губернатора графа А. П. Игнатьева и Приамурского генерал-губернатора барона А. Н. Корфа поступили в Петербург серьезнейшие обоснования безотлагательности работ по сибирской чугунке. На доклад графа Игнатьева Александр III отозвался резолюцией, которая теперь уже не оставляла сомнений в том, что долгожданное это предприятие близко к началу. Она звучала так: «Уже сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири Я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора». Ответ на доводы барона Корфа подтверждал высочайшую решимость: «Необходимо приступить скорее к постройке этой дороги».

Лед, что называется, тронулся. В данном случае эта поговорка имеет почти буквальный смысл. Сколько десятилетий представлялось, что маетное это дело строительства чугунок погребено в сибирскую вечную мерзлоту и никогда не оттает. Теперь же становилось очевидным, что ждать остается недолго. 6 июня 1887 года по распоряжению императора состоялось совещание министров и управляющих

высшими государственными ведомствами, на котором окончательно было решено: строить. Уже через три месяца начались изыскательские работы по трассе от Оби до Приамурья. От Томска до Иркутска этими работами руководил инженер путей сообщения Н. П. Меженинов, от Байкала до верховьев Амура, а затем и на Уссурийской дороге — инженер О. П. Вяземский. Имена эти, самые первые, будут сопровождать все строительство Великого Сибирского пути. Однако направление тогда еще не было окончательно выбрано. Существовал южный вариант — по линии Оренбург—Ак-тюбинск—Павлодар—Бийск—Минусинск—Нижеудинск—Иркутск. Был вариант обхода Байкала с севера, было два варианта обхода Яблонового хребта в Забайкалье. Были споры о головном пункте, с которого выходить в Сибирь, — или Пермь-Тюмень, или Самара-Уфа, или Самара-Оренбург. И даже в решении совещания от 6 июня 1887 года, которое тоже следует считать головным среди всех последующих решений, дорога намечалась не сплошной рельсовой, а смешанной, водно-железнодорожной.

Все эти рабочие и черновые подробности, предшествовавшие окончательному ходу трассы, можно посчитать сегодня излишними: дорога легла как полагается — ну и зачем теперь, казалось бы, трясти несостоявшиеся варианты? Но это история, атмосфера того времени, сама жизнь, которая никогда не исчезает бесследно и продолжает оказывать влияние на наши дни. В канун столетия Транссиба понадобилось вновь пройти по пережитому в конце XIX — начале XX века, вспомнить столкновение мнений и то, чем они разрешались, провести изыскания по давно изысканному, отложившемуся в вечность, поставить в торжественный ряд заслуженные имена, очистив их от наговоров и несправедливостей истории, взглянуть в ошибки, в зигзаги, в которые ударялась или готова была удариться дорога, соотнести с эпохой и ее событиями, то подгонявшими, то тормозившими дорогу, — ведь выпало ей идти не только сквозь Сибирь, но и сквозь революцию 1905 года, сквозь Японскую, а затем и Первую мировую войны, сквозь голод 1892 года в России и Боксерское восстание в Китае в 1900-м. Она ставила мировые рекорды по скорости прокладки, в одни города врывается под всеобщее ликование жителей, от других, именитых и богатых, вдруг в последний момент отворачивала, повергая местное общество в панику, а третьи заседала после себя семенами богатырского роста. Она вздымалась на мостовых крыльях над могучими реками, пронзала непроходимые горы и, не теряя рельсовой нитки, плыла по Байкалу, а потом застревала в болотах, искала хода, словно заблудившись, в чужой земле, в череде неожиданных событий превращалась в разыгрываемую карту. И все прошла, преодолела, все выправила, обросла, как укоренившееся могучее дерево, ветвями к югу и северу, заговорила неумолчным и бодрым рабочим стукотком. Все эти победы и потрясения имели причины и следствия, в которых до сих пор еще разбираться да разбираться, в них участвовали многие тысячи теперь уже в большинстве своем безвестных людей, вложены безмерные труды и страдания. Но и у дороги есть память: главное из судьбы своей она сберегла и имена поводырей и любимцев сохранила. И, говоря о ней, не миновать вспомнить и их, снова и снова вернуться к ее ходовым этапам. Ибо по ним и пролегли рельсы.

1891 год стал стартовым в судьбе Транссиба. В феврале Кабинет министров принял решение одновременно начинать работы с противоположных концов — от Владивостока и Челябинска. Их разделяло расстояние более чем в восемь тысяч километров. Надо добавить: сибирских километров, когда в одну версту по трудоемкости работ могли уложиться десятки и сотни верст. «Глаза боятся, а руки делают» — сюда и эта поговорка не годилась: объять глазами эти неисчислимые дали, чтобы испугаться,

объять их даже представлением было невозможно. Ступали в неизведанность и неизвестность.

Началу работ, первым шагам в постройке Сибирской дороги император Александр III пожелал придать смысл и ореол чрезвычайного события. Никогда еще в истории России не принимались за столь громоздкое, дорогое и великое дело, которое включало в себя одновременно и прокладку пути, и переселение из западных областей в восточные на свежие земли миллионов людей. Никогда еще Россия не приходила в столь энтузиастическое движение, обещавшее и выгоды, и подъем национального духа. Если этого не случилось, по крайней мере не случилось подъема национального духа, то лишь оттого, что и внутренние, и внешние силы вскорости втолкнули Россию в полосу исторических несчастий, которых тогда или нельзя было ожидать, или они не казались неизбежными.

17 марта того же 1891-го последовал, как тогда выражались, с высоты престола рескрипт на имя наследного цесаревича Николая Александровича, прибывающего во Владивосток после морского путешествия по восточным странам. В рескрипте торжественно провозглашалось:

«Повелеваю ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей (целью) соединить обильные дары природы сибирских областей с сетью внутренних рельсовых сообщений. Я поручаю Вам объявить таковую волю мою, по вступлении вновь на русскую землю, после обозрения иноземных стран Востока. Вместе с тем возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению, за счет казны и непосредственным распоряжением правительства, Уссурийского участка Великого Сибирского рельсового пути».

19 марта цесаревич Николай Александрович отвез первую тачку земли на полотно будущей дороги и заложил первый камень в здание Владивостокского железнодорожного вокзала. Фигурально говоря, поезд тронулся, хотя до отправления реального поезда было еще далеко. Известие о начале строительства сквозной железной магистрали через Сибирь громогласно прозвучало по всему миру. Наше внутреннее дело вести по своей территории дорогу затрагивало интересы многих держав. Никто не желал усиления России; втуне лежащая земля, пустынная и непроходимая, недоступность природных богатств, связанная по рукам и ногам инициатива сибирского общества как нельзя более устраивали всех, кто торопливо заканчивал разделение мира на сферы влияния и не хотел лишнего соперничества. Интересы Англии, как морской державы и одной из победительниц в Севастопольской кампании, страдали оттого, что неостановимым делалось продвижение России к Мировому океану, и результаты Крымской войны уже не в состоянии были этому помешать. Япония считала Японское море, а также Корею и Китай сферой своих интересов, и вплотную приблизившаяся к ним Россия вызывала у островной страны крайнее раздражение. Подле Китая «паслись», кроме того, пользуясь его слабостью, и Германия, и Франция, и Америка. В Америке, где от океана к океану проложены были к этому времени уже четыре железнодорожных магистрали, с восхищением отзывались о «фантастическом», как повторялось там, проекте Транссиба, американцы, как народ предприимчивый и авантюрный, не могли сдержать восторга перед грандиозной задачей, однако политиков США не могла не тревожить Россия, в которой кровь начинает пульсировать по всему ее богатырскому телу. Японская война, а затем и послереволюционные события (после 1917 года) подтвердили эту общую нелюбовь к России и желание поживиться ее лакомыми кусками на севере и востоке.

В 1892 году произошло еще одно важное для Сибирской дороги событие: министром финансов был назначен С. Ю. Витте, человек огромной, иногда чрезмерной деятельности, горячий сторонник скорейшего сооружения магистрали. Ничуть не мешкая, он составил план строительства. Еще до него вся трасса поделена была на шесть участков, а Витте предложил очередность их проходки. Первый этап — проектирование и строительство Западно-Сибирского участка от Челябинска до Оби (1418 километров), Средне-Сибирского от Оби до Иркутска (1871 километр), а также Южно-Уссурийского от Владивостока до ст. Графской (408 километров). Второй этап включал в себя дорогу от ст. Мысовой на восточном берегу Байкала до Сретенска на р. Шилке (1104 километра) и Северно-Уссурийский участок от Графской до Хабаровска (361 километр). И в последнюю очередь, как самая труднопроходимая, Кругобайкальская дорога от станции Байкал в истоке Ангары до Мысовой (261 километр) и не менее сложная Амурская дорога от Сретенска до Хабаровска (2130 километров). Позже спохватились, что небольшой участок от Иркутска до станции Байкал (80 километров) оказался в «излишке» и ни к одной «шубе» не подшит, а посему отнесли его к первой очереди, как того и требовал порядок работ. Кроме того, Комитет Сибирской дороги передвинул сооружение Забайкальского участка от Мысовой до Сретенска также в число первоочередных.

Учреждение Комитета Сибирской дороги в 1893 году было подобно локомотиву, который на всех парах потянул все огромное строительное хозяйство. В него вошли председатель Кабинета министров, министры финансов, путей сообщения, внутренних дел, Государственных имуществ, Военный, Морской министры и Государственный контролер. Председателем Комитета Государь назначил Наследника престола Николая Александровича, которому оставалось до коронации чуть больше года. Комитету придавались самые широкие полномочия, в столь авторитетном составе препятствий для него не должно было существовать, и они действительно снимались даже в самых затруднительных случаях. Во все десять лет строительства, а затем и во все годы «дополнения» и выправления трассы, прокладки вторых путей, как и во всех экстремальных обстоятельствах, случавшихся во множестве, Комитет немедленно принимал решения, находил дополнительные деньги, наводил справедливость. И даже прокладку КВЖД по китайской земле едва ли можно поставить ему в вину: сквозной путь в грозовой обстановке накануне войны требовался немедленно, а северный, амурский вариант в условиях вечной мерзлоты со всеми ее «цветочками» и «ягодками», какие никогда и нигде еще не встречались, ускорить было невозможно, и с Амурской дорогой впоследствии намучились не меньше, чем с Кругобайкальским участком. Принимаясь за столь грандиозное и неизведанное предприятие, каким показала себя Сибирская дорога, конечно, нельзя было предвидеть всех сложностей, всех подножек и бед, которые раз за разом сваливались на строителей как наказание за вторжение в эти дремучие заповедные места. Поэтому случалось все — и останки, и неразбериха, и отступления от намеченного маршрута, и бегство рабочих со стройки, не выдерживавших ни за какие заработки морозов, болот, гнуса и некротимой стихии. Все случалось, и чрезвычайные обстоятельства на стройке такого масштаба и вызова были в порядке вещей.

На одном из первых же заседаний Комитета Сибирской дороги заявлены были строительные принципы: «...довести до конца начавшуюся постройку Сибирского рельсового пути дешево, а главное скоро и прочно»; «строить и хорошо и прочно, с тем, чтобы впоследствии дополнять, а не перестраивать»: «...чтобы Сибирская же-

лезная дорога, это великое народное дело, была осуществлена русскими людьми и из русских материалов». А главное — строить за счет казны. После долгих колебаний разрешено было «привлечение на постройку дороги ссыльно-каторжных, ссыльно-поселенцев и арестантов различных категорий, с предоставлением им за участие в работах сокращения сроков наказания».

Дороговизна строительства заставила пойти на облегченные технические нормы прокладки пути. Уменьшалась ширина земляного полотна, почти вдвое уменьшалась толщина балластного слоя, а на прямых участках дороги между шпалами и вовсе нередко обходились без балласта, рельсы были легче (18-фунтовые вместо 21 фунта), допускались более крутые, в сравнении с нормативными, подъемы и спуски, через малые реки навешивались деревянные мосты, станционные постройки ставились также облегченного типа, чаще всего без фундаментов. Все это рассчитывалось на небольшую пропускную способность дороги. Однако, как только нагрузки увеличились, а в военные годы многократно, пришлось срочно прокладывать вторые пути и все «облегчения», не гарантирующие безопасность движения, поневоле устранять.

От Владивостока повели пути в сторону Хабаровска сразу же после освящения начала строительства в присутствии Наследника престола. А через год состоялась торжественная церемония начала встречного движения от Челябинска. Первый костыль на западной оконечности Сибирского пути доверено было забить студенту-практиканту Петербургского института путей сообщения Александру Ливеровскому. Уж как сумели разглядеть в ничем тогда не проявившем себя студенте фигуру яркую, масштабную, рыцарскую, из тех личностей, которые обогатили и укрепили своим недюжинным талантом и профессиональной дерзостью все многолетнее строительство, все его этапы от начала до конца, — как разглядели, уму непостижимо. Он же, Александр Васильевич Ливеровский, двадцать три года спустя, в должности начальника работ Восточно-Амурской дороги, забил и последний, «серебряный» костыль Великого Сибирского пути. Он же, инженер Ливеровский, возглавил работы на одном из самых трудных участков Кругобайкальской дороги. Здесь впервые в практике железнодорожного строительства он использовал на буровых работах электричество, впервые он же на свой страх и риск ввел дифференцированные нормы взрывчатки направленного, индивидуального назначения — на выброс, рыхление и т. д. Он же, инженер Ливеровский, вел прокладку вторых путей от Челябинска до Иркутска. И он же заканчивал строительство уникального, в 2600 метров, Амурского моста, самого последнего сооружения на Сибирской дороге, сданного в эксплуатацию только в 1916 году.

Надо сказать, что в прежние времена, как только Россия принималась вынашивать великое дело, зачатое ее насущными потребностями, тут же, точно по волшебству, в необходимом количестве являлись яркие и сильные проводники и подвижники этого дела. Вспомним даже и издалека: когда в XIV–XV веках после татарского ига понадобилось заново собирать воедино русские земли и русские души — ученики Сергия Радонежского и ученики его учеников поставили по окраинам Руси сотни монастырей, бескровно и учительно творивших объединительную работу, в том числе за Волгой.

Когда потребовалось открывать Сибирь — сотни, тысячи, десятки тысяч казаков, словно бы прошедших, подобно космонавтам, специальную закалку и выказавших способность к сверхперегрузкам и отчаянному порыву, за полвека, влекомые неудержимой тягой, дошли до Охотского моря.

Когда Петру Великому в его имперском строительстве понадобились соратники столь же могучего духа и силы, как он сам, — «птенцы гнезда Петрова» слетелись за считанные годы.

В канун Великой Отечественной, когда армия оказалась обезглавленной, а война надвигалась неудержимой лавой — от сохи и станка явились крестьянские дети и превзошли в ратном деле вымуштрованный веками кастовый генералитет противника.

Так и с Транссибом: да, были уже в то время школы подготовки инженеров, был немалый опыт прокладки дорог в Европейской России, но все это оказалось несравнимо с тем, что потребовали сибирские условия, и на порядок-два оказалось выше приобретенного образования и имеющегося опыта. Это словно на другой планете была работа, малознакомой, «нравной» и гораздой на фокусы. Как в уссурийской тайге случалось: на виду у десятков людей на трассе, среди рабочего шума и гама прыжком выскакивает из-за деревьев тигр, хватает первого попавшегося — и поминай как звали. Или как в Забайкалье в трескучие морозы на реке Онон: ни с того ни с сего огромные, в две-три тонны, глыбы льда с грохотом выдирает из реки и подбрасывает высоко в воздух, устраивая жуткую дьявольскую канонаду. И много чего другого в том же нежданно-негаданном роде, от чего нельзя было застраховаться и что случалось с неминуемостью наступления каждого нового дня. Все это надо было понять (а никаких наблюдений за поведением пусть не тигров, пусть природных явлений, прежде не водилось), изучить и попытаться предотвратить. Что для этого больше требуется — инженерных знаний, человеческой опытности и интуиции или приобретаемой со временем свойскости — поди разберись.

Инженер-изыскатель и строитель выковался в Сибири в особый отряд рыцарского и верноподданнического служения России. Это была интеллигенция крепкой кости и здорового духа, у которой не могло явиться разрушительного настроения уже по одному тому, что призванием ее было строить, укреплять и облагораживать жизнь, выводить российские окраины, придавленные заброшенностью и дальностью, из их местечковых тупиков на простор знаний и деятельности. Это были образованные и благожелательные люди, спокойные и неутомимые, чьи добрые качества вырабатывались опять-таки профессиональным служением и духовной подтянутостью. Немало могил их осталось вдоль трассы, теперь уже и забытых, немало имен вошло в названия станций, да по нашей привычке к беспамятству потом переименованных, немало их, надорванных непосильной работой, после завершения строительства долго не протянуло. А мы и поклониться им теперь забываем.

В 1880-х, когда шли изыскания по трассе Томск—Иркутск, которыми руководил инженер Н. П. Меженинов, иркутская газета «Восточное обозрение» писала с принятым здесь грубоватым юмором: «Вот уже более года, как приехали инженеры путей сообщения и производят разведки железнодорожного пути на огромном расстоянии от Томска до Иркутска. Инженеры — люди новые, приезжие, со светлыми пуговицами, в форменных мундирах, и чудеса — никому до сих пор не пытались своротить скулу, надавать оплеух, упечь под суд, согнуть в бараний рог. Делают себе мирно да тихо свое дело и никого не обижают. Непривычны мы к таким явлениям. «Чего бы уж совсем плохого не вышло!» — говорят сибирские обыватели».

У Владимира Чивилихина остался незаконченным роман «Дорога» — о Транссибе и о известном писателе и инженере-изыскателе Гарине-Михайловском, авторе «Детства Темы», «Гимназистов», «Инженеров» и многих других книг. Об изыскательской работе в своем романе Чивилихин пишет и с любовью, и с удивительным знанием дела:

«Задачи, стоящие перед любым изыскателем, можно свести к нескольким основным. Главный принцип — выбрать кратчайшее направление, потому что железная дорога прокладывается надолго, и каждый лишний километр — это не только удорожание строительства. В будущем ненужные рельсовые расстояния обернутся гигантскими перерасходами времени, сил и средств. Дорога должна иметь, кроме того, минимальное число уклонов, и если характер местности не позволяет избежать их совсем, то инженер обязан найти самые отлогие, некрутые спуски и подъемы, а где надо — успокоить рельеф, т. е. предусмотреть выемки, высокие насыпи, путепроводы и установить так называемый руководящий уклон, который определит пропускную способность будущей дороги. Следует намечать далее возможно большие радиусы кривых. Плохой, как говорят железнодорожники, ломаный профиль и крутые повороты вызовут потом дополнительные трудности в эксплуатации, преждевременный износ локомотивов, вагонов, пути. Подводя дорогу к реке, изыскатель намечает самые удобные места для пристаней или мостовых переходов, предусматривает защитные меры против паводков, снежных лавин, каменных осыпей, землетрясений, выявляет существующие транспортные пути, средства связи, источники водоснабжения, наличие строительных материалов, резервы рабочей силы и, не поступаясь надежностью будущей магистрали, стремится максимально снизить строительные затраты. Итог изыскательского труда — технический проект и смета, которые после утверждения становятся основными документами строительства».

Азбука, что и говорить, впечатляющая.

Николай Георгиевич Гарин-Михайловский был назначен начальником изыскательских работ на Западно-Сибирской дороге в 1891 году. Первые изыскания здесь проводились раньше, от него требовалось лишь уточнить отдельные детали и дать окончательное заключение. Однако избранное направление трассы очень скоро удивило и насторожило инженера Гарина-Михайловского. От Барабинской степи ее отправляли к Колывани, богатому торговому селу на Оби, там ей предстояла переправа в месте самом неподходящем, где река имела обыкновение разливаться по обеим сторонам вволюшку, а сразу за Обью намечался крутой поворот на север к Томску болотистым труднопроходимым курсом. Неужели это самый короткий и удобный путь? Неужели изыскатели остановились на нем, не найдя ничего лучшего? Не может быть! Гарин-Михайловский принялся за разведку. Ниже по течению Обь становилась все шире и берега ее все болотистей. Надо было высматривать выше. Обследуя берега Оби, Томи и Яи — все три реки, державшиеся, как сестры, недалеко одна от другой, дороге было не миновать — Гарин-Михайловский с помощью рыбаков и охотников отыскал переправы, лучше которых и желать было нельзя, а местом перехода через Обь выбрал село Кривошеково.

Позднее, проезжая тут пассажиром, он запишет в дневнике кругосветного путешествия:

«На 160-верстном протяжении это единственное место, где Обь, как говорят крестьяне, в «трубе». Другими словами, оба берега реки и ложе скалисты здесь. И притом это самое узкое место разлива — у Колывани, где первоначально предполагалось провести линию, разлив реки — двадцать верст, а здесь — четыреста сажен. Изменение первоначального проекта — моя заслуга, и я с удовольствием теперь смотрю, что в постройке намеченная мной линия не изменилась!.. Я с удовольствием смотрю и на то, как разросся на той стороне поселок, называвшийся Новой деревней. Теперь это уже целый городок...»

Этот «целый городок» в годы, как на опаре, вырос сначала в Новониколаевск, а затем и Новосибирск, самый большой в Сибири, полуторамиллионный город, детище Транссиба.

А от Томска, самого звучного в то время города, где только что был открыт единственный в Сибири университет и заложен технологический институт, пришлось отвернуть к югу на девяносто километров и оставить его в стороне. Обиду эту Томск не может забыть до сих пор. К нему провели ветку от станции Тайга (и место для этой станции и имя ей выбирал сам Гарин-Михайловский), но и вместе с веткой новая трасса, которую изыскал и отстоял Николай Георгиевич, оказалась короче прежнего, как он называл, «первопечатного» направления. И намного дешевле. А это именно то, что и требуется от изыскателя, кодекс которого, приведенный выше, и составил Владимир Чивилихин, выраставший в семье железнодорожника на станции Тайга. «Вот и станция Тайга, откуда ветка идет на Томск», — коротко запишет Николай Георгиевич в том же дневнике кругосветного путешествия, и в лаконичной этой записи невольно слышится вздох при воспоминании, сколько же ему пришлось претерпеть, чтобы отстоять тогда государственный интерес.

Судьба Томска, отставленного от столбовой дороги, так напугала градоначальников восточных городов, куда еще не дотянулся Сибирский путь, что в Иркутске на обеде в честь прибытия нового министра путей сообщения М. И. Хилкова, на обеде, где присутствовал и Н. П. Меженинов, руководитель изыскательских работ от Оби до Иркутска, местный генерал-губернатор Горемыкин выразился весьма откровенно, сказав, что «пусть изыскатели ослепнут, если они хотят пройти мимо Иркутска — авось слепые попадут в город». Что ответил на это Меженинов, воспоминания не доносят, но едва ли он мог обидеться, зная прежде всего тот же государственный интерес, из которого исходил Гарин-Михайловский. Иркутск, к счастью, из этого интереса не выпал.

На Северно-Уссурийской дороге повторные изыскания, произведенные О. П. Вяземским, также изменили, укоротили и удешевили новый маршрут, значительно (на 30 километров) отодвинув его к востоку от реки Усури и вызволив тем самым из глубоких скалистых выемок и большей части заливаемых мест. Вяземский был решительным противником прокладки КВЖД и отказался работать на ней, но выправить это (маньчжурское) направление, слишком дорого обошедшееся России, ему оказалось не под силу.

Великий Сибирский путь тронулся на восток от Челябинска 7 июля 1892 года. Тронулся довольно споро. Через два года первый поезд был в Омске, еще через год — на станции Кривошеково перед Обью (будущий Новосибирск), почти одновременно, благодаря тому, что от Оби до Красноярска работы велись сразу на четырех участках, встречали первый поезд в Красноярске, а в 1898 году, на два года раньше первоначально обозначенного срока, — в Иркутске. В конце того же 1898-го рельсы дотянулись до Байкала. И тут, перед Кругобайкальской дорогой, представлявшей из себя неопишемую природную красоту и столь же неопишемое препятствие из обрывающихся в озеро скал, произошла остановка на добрые шесть лет. Дальше на восток от станции Мысовой путь повели еще в 1895 году, с твердым намерением в 1898-м (этот год после удачного начала принят был за финишный для всех дорог первой очереди) закончить укладку и на Забайкальской трассе и соединить железнодорожный путь с речным, выводящим к Амуру. Но здесь начиналась совершенно неизвестная

Сибирь, совершенно необъезженная, — и планам этим так скоро не суждено было сбыться. Одно за другим на строителей обрушились несчастья, которые не только сорвали сроки сдачи участков в эксплуатацию, не только в самом прямом смысле окунули строителей в пучину бедствий, но и способствовали тому, что сооружение следующей — Амурской — дороги надолго было оставлено.

Первый удар нанесла вечная мерзлота. Юбилейный сборник в честь столетия Забайкальской железной дороги вспоминает об этом такой картиной:

«Опыта строительства на вечно мерзлых грунтах с ледяными линзами не было. Водопроводные трубы укладывались в отопливаемых паром или водой галереях. Корпуса железнодорожных мастерских в Чите разваливались. Позже разрушились здания локомотивного депо и бани в Могоче на Амурской дороге (кой-какие первоочередные службы протягивались и туда. — В. Р.). Сплывы откосов выемок, заполнение грунтом водоотводных канав, выпучивание мостовых свай, осадки высоких насыпей даже зимой, разжижение плотных оснований насыпей во время длительных ливневых дождей, разрушение фундаментов зданий и мостов — это далеко не полный перечень странных и неожиданных явлений, с которыми столкнулись строители на вечно мерзлых грунтах на многих участках Забайкальской дороги».

Наводнение 1896 года, чуть не повсеместно размыв возведенные насыпи, наделало немало бед, но они еще были поправимы. В следующем году грянул настоящий потоп. Воды Селенги, Хилка, Ингоды и Шилки, вырвавшиеся из берегов со скоростью и буйством цунами, сносили деревни, полностью был смыт с лица земли окружной город Доронинск, на четырехстах верстах от железнодорожной насыпи не осталось и следа, разнесло и погребло под илом и мусором строительные материалы. Когда вода наконец спала — жуткое зрелище невиданного опустошения предстало перед строителями — будто это они и вызвали стихию, нагрянув сюда, где человек еще не имел первенства, без спросу и нарушив закон здешних мест.

На этом беды не прекратились. Через год, показывая после наводнения обратную сторону стихии, выпала небывалая засуха, ни трава не поднялась, ни хлебные засева не дали зерна. Вспыхнула эпидемия чумы и сибирской язвы. Рабочие разбежались, остатки дороги возвышались могильными холмами.

Только через два года после этих событий, в 1900-м, удалось открыть на Забайкальской дороге движение, но была она вполовину настелена «на живуюлку» и потребовала для безопасного движения еще трудов и трудов.

А с противоположной стороны — от Владивостока — Южно-Уссурийская дорога до станции Графская (станция Муравьев-Амурский) была сдана в эксплуатацию еще в 1896-м, а Северно-Уссурийская до Хабаровска закончена в 1899-м.

Оставалась нетронутой отодвинутая на последнюю очередь Амурская дорога, и оставалась недоступной Кругобайкальская. Но Амурской, натолкнувшись на непроходимые места и боясь застрять там надолго, в 1896 году предпочли южный вариант через Маньчжурию (КВЖД), а через Байкал в спешном порядке наводилась паромная переправа и везли из Англии сборные части двух паромов-ледоколов, сначала одного, затем другого, которым выпало в течение пяти лет принимать в себя железнодорожные составы.

Трудности на Забайкальской дороге оказались чрезвычайными, но считать, что они выпали совершенно неожиданно, нельзя. Всего можно было ожидать от воистину загадочных и мистических сил на огромных малозаселенных и почти совсем не

изученных пространствах. Не зря говорят, что в звучании слова «Сибирь» слышится рык — вот он и прозвучал, когда ступили на нее торопливо и больно. Русская история этих диких мест началась с XVII века, когда появились тут казаки, а вслед за ними пашенные крестьяне, но было их немного, на версту по персту, и жили они замкнуто; что выпадало им, какие уроки они извлекали из общения со здешним краем, тут же с ними навсегда и оставалось, не оповещая, как теперь, громогласно всю планету.

В 1913 году в Забайкалье побывал знаменитый норвежский путешественник и ученый Фритьоф Нансен. Был он страстным пропагандистом Великого Северного морского пути, который теперь в одной упряжке с Великим Сибирским железнодорожным путем сулил огромные перспективы. По северным морям, а затем по Енисею Фритьоф Нансен доплыл до Красноярска и пересел на поезд. И проделал весь тот путь, на котором установился Транссиб: от Читы свернул на КВЖД и доехал до Владивостока, затем по Уссурийской дороге до Хабаровска, а там... там Амурская дорога на возвратном пути, в свое время оставленная, но теперь опять подобранная, берущаяся в упряжку. Берущаяся, но еще не взятая, передвигаться приходилось то в вагоне, то на дрезине, на автомобиле, на своих двоих, в лодке — пока не выбрался знаменитый норвежец в сопровождении хозяев на Забайкальскую дорогу, где начиналось уже устоявшееся сквозное движение. Но именно эти гиблые места, штурмуемые строителями, и произвели на путешественника, повидавшего в своих странствиях многое и всякое, самое большое впечатление. С одной стороны природа, затаенная и мощная, как сфинкс, величественно застывшая в осенней дремоте, переваливающаяся с боку на бок в сезонных преобразованиях, не рассчитывавшая, что когда-нибудь здесь может появиться человек, и никаких удобств для него не приготовившая, налитая огромной силой, с которой, казалось, некому соперничать, — и, с другой стороны, он, этот человек, неизвестно откуда берущий прямо-таки богатырские жилы и крепи, чтобы быть сильнее и упрямо пробиваться вперед и вперед.

Книгу свою об этом путешествии Нансен назвал уважительно и точно — «В страну будущего». Не однажды он восклицает в ней: «Удивительная страна! Удивительная страна!» — и замечает совсем как бывалый, вместе со строителями испытывший все тяготы их суровой жизни товарищ:

«Климат зимою так суров, что по большей части исключает возможность каких бы то ни было работ, кроме туннельных и мостовых. Да и летом условия не из благоприятных: жарко, и такая масса комаров и мух, ос и всякой мошкары, что единственное спасение от них — дым от костров. Нелегко находить на этих плоских болотистых равнинах и хорошую питьевую воду, и приходилось большею частью довольствоваться стоячею, болотною. А бездорожье приводило к тому, что летом болотистая местность становилась окончательно непроходимой, и самое проложение скольконнибудь сносных дорог приходилось откладывать до зимы».

На станции Талдан Нансен заглянул в стометровую скважину, пробуренную на болоте в поисках питьевой воды. Воду не нашли, но срез «преисподней» поразил ученого: сверху метровый пласт торфа, затем полтора метра цельного льда, а дальше песок, гнейсовый гранит — и все это до самого дна было каменно-замерзшим. Какой же милости можно ждать от этих глубин, где адская кухня в любой момент может преподнести самый неприятный сюрприз? Оттого и «милость», которая в виде рельсового пути творилась на поверхности, постоянно находилась под угрозой, и потому ничего не оставалось, как для защиты возводить гигантские прокладки-насыпи.

Здесь были особо трудные, как принято говорить, экстремальные условия, здесь

дороженька доставалась такой ценой, что измерять ее нечем. Но легкой дороги и нигде-то не случалось, даже в Западной Сибири, где она, казалось, катилась сама собой, если судить по скорости продвижения. Конечно, Ишимская и Барабинские степи выстилались на западной стороне ровным ковром, поэтому рельсовый путь от Челябинска до Оби, как по линейке, ровно шел вдоль 55-й параллели северной широты, превысив кратчайшее математическое расстояние в 1290 верст всего на 37 верст, неизбежных при подходах к городам и речным путям. Довольно легко давались и земляные работы, особенно после того, как привезли из Америки землеройные грейдеры.

Не сравнить Западно-Сибирскую с другими дорогами, но и здесь не обошлось без трудностей, которые происходили из того же, что в ином роде давало преимущества, — из степной местности. В степной местности не было леса — приходилось везти его из Тобольской губернии или из восточных таежных районов. Не было даже гравия, камня — для моста через Иртыш и для вокзала в Омске везли камень по железной дороге за 740 верст из-под Челябинска и за 900 верст на баржах по Иртышу из карьеров. В половодье нельзя было избавиться от воды — все тот же инженер Ливеровский, только что после окончания института поступивший на стройку, догадался вдоль трассы отрывать котлованы. А питьевую воду, воду для паровозных котлов в озерном краю добывали из артезианских скважин да еще и очищали ее химическим способом от примесей. Снежные заносы под буйными степными ветрами превращали насыпь в белое, уходящее за горизонты, холмистое изваяние — лесопосадками в срочном порядке не загородишься, пришлось набивать тысячи и тысячи деревянных щитов. Да и вышли в степь сибирскую налегке: не хватало одного, другого, третьего, даже гвозди везли с Урала, мастерскими обзавелись не сразу, хозяйственный обоз подтянули позже. Именно здесь, на первом этапе, дорога набиралась опыта, училась ходить по Сибири особым шагом — спорым и вкрадчивым, все учитывающим, ко всему готовым, ставящим ногу так, чтобы из любой ловушки ее можно было выдернуть.

Мост через Обь строился четыре года, а дорога с правого берега Оби (теперь это была уже Средне-Сибирская дорога) устремилась дальше на восток. И до Мариинска, даже до Ачинска серьезных препятствий не встретила — все та же степь, постепенно одевающаяся в леса. Затем — отроги Алтая, Алатау, Саянского хребта. Начиналась кондовая, таежная, суровая Сибирь с резко континентальным климатом, с гористыми участками в сотни верст, с резкими повышениями и понижениями местности, что на языке строителей называлось «перевалистостью», с бездорожьем, с земляными работами, где приходилось орудовать не столько лопатой, сколько топором, — так перекручена была почва древесными корнями.

Здесь же, от станции Тайга, отходила ветка на Томск, где разместилось Управление строительством Средне-Сибирской дороги. Надо полагать, оно выбрано в Томске, исходя не только из практических удобств, но и из желания потрафить уязвленному самолюбию города, оставленного в стороне от главной магистрали. Но и Управление Забайкальской дороги разместились почему-то не в Чите, как того требовала география, а в Иркутске. Потом, десятилетие спустя, была почтена и Чита: сюда из захолустного Нерчинска перевели Управление строительством Амурской дороги. Дальше от линии работ, но ближе к линии связи; очевидно, для управленческой жизни это имело не последнее значение.

Вообще Средне-Сибирская дорога, несравненно более трудная, чем Западно-Си-

бирская, велась, по всему судя, радостней, азартней, на подъеме и воодушевлении. Вылезли из болот, и лес, и камень, даже облицовочный, под руками, огромные залежи угля, который пойдет в паровозные топки, сухой мороз и сухая жара, таежная живность, которая и повеселит, и накормит, крепкого духа и здорового вида местный народ. Научились организовывать работу, вошли во вкус и ритм ее, почувствовали радость продвижения.

До Красноярска «чугунку» провели быстро, работы шли, повторим, одновременно на четырех участках. Укладывались 18-фунтовые рельсы, но каким-то макаром по Великому Морскому пути и Енисею в Красноярск была доставлена из Англии партия 22-фунтовых — не в лад с принципом строить только из отечественных материалов. Привезли за тридевять земель — не возвращать же из принципа обратно. Да и рельсы хороши. Выстелили ими двадцать километров к западу от Красноярска, не пришлось затем и менять.

На восток от Енисея должны были вести дорогу с противоположных концов — от Красноярска и от Иркутска. Но Николаевский железоделательный завод в Иркутской губернии поставлять рельсы не смог. Пришлось землепроходческим способом идти только «встречь солнцу». Красноярский юбилейный сборник к 100-летию своей дороги дает красочную картину работы укладчиков, которые, подобно цыганскому табору, с женами, детьми, кошками, собаками, петухами и поросятами, с торговыми лавками и кузнями ежедневно продвигались примерно на шесть километров по только что выложенным рельсам. И так всю тысячу верст: на полотно развозятся и укладываются шпалы, зарубаются гнезда для рельсов, просмаливаются, выравниваются, на вагонетке, которую тянет лошадка, подвозятся рельсы, раскладываются на шпалах, производится их заболтовка. Следом идут костыльщики, затем рехтовщики, выправляющие изгибы, и в конце — подбивка пути и засыпка балласта. Все — «цыганский табор», оглашая тайгу разноязычием его обитателей, на шесть километров продвигается вперед.

Но прежде-то надо было пройти самую трудоемкую и ломовую работу — навести полотно дороги, надежное, удобное для хода, приятное для глаза. Случались участки, где приходилось поднимать полотно на 17 метров (на Забайкальской дороге высота насыпи доходила до 32 метров — выше восьмиэтажного дома) и были участки, где выемки, да еще и каменные, были сравнимы с подземельями. Мешала река — отводили ее русло, чтобы знала свое место; вставала гора — поклоняли и ее, так что и следа не оставалось.

Русло Енисея не отведешь: проект моста через великую сибирскую реку, которая у Красноярска набрала уже километровую ширь, сделал профессор Московского технического училища Лавр Проскуряков. По его же начертаниям был навешен позднее самый грандиозный на Европейско-Азиатском континенте мост через Амур в Хабаровске длиной более двух с половиной километров. Красноярский мост потребовал, исходя из характера могучего Енисея в пору ледохода, значительного, превышающего принятые нормы увеличения длины пролетов. Расстояние между опорами доходило до 140 метров, и в этих даже и не шагах, а прыжках, мост опасно зависал над бурлящей пропастью, держась, казалось, на одном только честном слове проектировщика. Но и высота металлических ферм возносилась на верхние параболы на 20 метров — точно за небо ухватываясь, давая уверенность в прочности. Мост — картинка да и только! Строил его инженер Евгений Карлович Кнорре, имя знаменитое, связанное с возведением мостов через Днепр, Западную Двину и Волгу. На Красноярский мост,

как и на Обский, ушло четыре года. На Парижской Всемирной выставке 1900 года модель этого моста длиной в 27 аршин получила Золотую медаль. Теперь в Красноярске рядом с этим, отслужившим свой век «ветераном», построен новый, более надежный — и не знают, что делать с прежним. Разбирать — руки не поднимаются, без него Красноярск сразу поблекнет; мост, как крылатое и неповторимое чудо, не только дороге служил, не только с берега на берег протягивался, но и откладывался в сердце радостью и красотой.

В Иркутске Ангару не пришлось пересекать, дорога прошла по ее левому берегу, но на въезде в город с западной стороны встал на пути впадающий в Ангару Иркут, река норовистая, горная, бегущая с Саянских хребтов. Первый мост здесь ставился деревянный, слишком тяжело досталась бы доставка металлических конструкций по тракту. Соорудили опоры, забили в дно Иркуты сваи. Во время ледостава бурлящей водой вместе со льдом эти сваи повывергло. Снова с великими мучениями забили, а чтобы защитить их, вокруг ледорезов и опор устроили ряжи. Издатель газеты «Восточное обозрение» И. И. Попов в своих «Записках редактора» вспоминает:

«Помню, когда в 1898 году открывали этот мост и через него был пущен первый локомотив, генерал-губернатор А. Д. Горемыкин предложил мне проехать с ним в этом локомотиве. Я отклонил предложение и посоветовал Горемыкину «не производить испытания моста». Он согласился со мной, и мы со стороны наблюдали, как «испытывали мост». Строитель моста инженер Попов сел на локомотив с револьвером в руке. Потом, после испытания моста, я спросил у Попова, зачем понадобился ему револьвер. «Если бы мост не выдержал, я бы застрелился», — ответил Попов. Мост оседал, трещал, но испытания прошли благополучно, и мост простоял десять лет. Вначале через него не пускали составы, но потом благополучно проходили все поезда».

С выходом Транссиба в срединную часть Сибири, на вершину ее, точнее обозначились не только его собственные, ведомственные обязанности, но и культурные, духовные, просветительские задачи. Вспомогательный «обоз», подцепленный к локомотиву, простирающемуся в глубь восточной страны, все разрастался, и чем дальше, тем больше. Дорога сама по себе, если бы она даже шла налегке, не обременяя себя дополнительными нагрузками, несла задатки широкого преобразования этого края. Загружай что требуется и вези без помех — даже идеи, вкусы, нравы, манеры, новые способы хозяйствования и управления. Но дорога не обошлась этим испытанным путем колонизации, не ограничилась завтрашними результатами, тем, что при перевозках составных частей жизни сама собой устроится и новая, приличествующая времени жизнь, а принялась одновременно со своим ходом укоренять то лучшее, без чего обходиться уже было невозможно. Транссиб продвигался обширным фронтом, оставляя после себя не одно лишь собственное путевое и ремонтное хозяйство, но и училища, школы, больницы, храмы. Вокзалы, как правило, ставились заранее, до прихода первого поезда, и были красивой и праздничной архитектуры — и каменные в больших городах, и деревянные в малых — и в Омске, Томске, Красноярске, Иркутске, и в Канске, Боготоле, Нижнеудинске, Зиме. Вокзал в Слюдянке на Байкале, возведенный из местного мрамора, нельзя воспринимать иначе, как замечательный, на загляденье, памятник строителям Кругобайкальского участка. Дорога принесла с собой и сказочные формы мостов, и изящные формы вокзалов, пристанционных поселков, даже будок, даже мастерских и депо. А это, в свою очередь, потребовало приличного

вида построек вокруг привокзальных площадей, озеленения, облагораживания. В Иркутске рядом с вокзалом поднялся красавец Николо-Иннокентьевский храм (недавно возрожденный), в Новониколаевске строитель Обского моста Н. М. Тихомиров стал строителем храма в честь святого благоверного князя Александра Невского, рядом с которым и был погребен вскоре после его освящения. К 1900 году по Транссибу было построено 65 церквей и 64 школы, строилось еще 95 церквей и 29 школ — на средства специально созданного Фонда императора Александра III в помощь новоселам-переселенцам. Мало того — Транссиб заставил вмешаться в хаотическую застройку старых городов, заняться их благоустройством и украшением. Всюду вдоль трассы велась геологическая разведка, на Забайкальской дороге ею руководил будущий академик В. А. Обручев, его коллекция минералов была затем передана в Читинский музей. Тогда же началось вскрытие новокузнецких, анжеро-судженских, черемховских и сучанских углей. Дорога расчищала и углубляла русла рек, строила судоверфи и обзаводилась своим флотом, распахивала поля и засеивала их овсом для лошадей и рожью для рабочих, осушала болота, заготавливала лес, вела дипломатию с восточными странами, в частности с Японией, куда могли бы приезжать для лечения и отдыха ее инженеры.

А главное — на огромных сибирских пространствах Транссиб расселял все новые и новые миллионы переселенцев.

Полусонная Сибирь в глубинках своих, точно почувствовав подземные толчки, зашевелилась, заоглядывалась вокруг: что же это такое в жизни и природе происходит?, услышала в самом воздухе неопределенный и влекущий зов и, даже оставаясь на месте, не меняя сразу жизненного уклада, ощутила перемещение: там же, где была, но уже и не там, будто сдвинулась сама ось Сибирского материка.

И что бы потом ни происходило в Сибири, какие бы ветры перемен ни врывались в нее, какие бы открытия и обновления ни случались — все это по впечатлению и результатам, по общей побудке и встряске глухотных мест, по какому-то пронзившему весь организм материка призывному гуду не могло сравниться с тем первым, что объяло необъятное и вострубило новое время — с прокладкой Великого Сибирского Пути.

Транссиб строила вся страна. Вся страна строила и БАМ в 70–80-е годы прошлого столетия, но это всеобщее участие в прокладке БАМа в благополучные времена, при технической мощи государства и всемогущем партийно-административном попечении было неизмеримо другим. «Ударная комсомольская» в избытке обеспечивалась молодыми кадрами всех квалификаций, перед потоками грузов на стройку везде и всюду загорался «зеленый свет», за финансированием дело не могло стоять, властной рукой была спущена разнарядка, какую станцию вместе с поселком какой республике возводить — какую Грузии и Армении, какую Белоруссии и Латвии, какую Азербайджану и какую Узбекистану. И ни одна республика, какой бы чванливой или строптивой она ни была, не смела отказаться, а ехала и строила в своем национальном духе, что в суровых северных условиях очень даже поощрялось. Слово «БАМ» звучало сильно и мужественно, оно было в сводке погоды и в сводке новостей, в отчетах о культурной и литературной жизни, поэтов и художников набиралось там в таком количестве, что они порой всерьез мешали работать. Для бамовцев была создана система самых разнообразных льгот, участие в стройке становилось самой почетной аттестацией при последующем карьерном продвижении.

Это не значит, конечно, что и природа в лад с государством благоприятствовала БАМу, ох, тяжелейко досталась на отдельных участках эта северная, левая рука, протянутая на восток в поддержку правой, транссибовской. Над Северо-Муйским тоннелем на бурятском участке, самым длинным в стране, протяженностью более пятнадцати километров, бились 25 лет. И тем не менее большого изнурения от государства БАМ не потребовал, в первое десятилетие, решающее в прокладке трассы, страна была еще богата.

Есть, однако, мистическое совпадение: как после окончания Транссиба Россия оказалась ввергнута в пучину бедствий, продолжавшихся примерно столько же, сколько длилось строительство, так произошло и после БАМа. Огромная и великая наша страна как-то так, должно быть, устроена и на такой помещается платформе, что всякое серьезное вмешательство в нее непонятно по каким законам вызывает не глубинные сдвиги, не сдвиги земной коры, а поверхностные, социальные, которые ведут или к разрушению врожденных «артерий жизни», как было в революцию и гражданскую войну после Транссиба, или к запущению и поруганию, как прошли 90-е годы над БАМом.

Другого рода была в то время опека, чем над БАМом, но, повторим, что и Транссиб, вне всяких сомнений, строила вся дореволюционная Россия. Все министерства, чье участие в строительстве вызывалось необходимостью, все губернии, и западные, и южные, и северные, дававшие рабочие руки. Так и называлось: рабочие первой руки, самые опытные, квалифицированные, рабочие второй руки, третьей... Разнарядки на эти руки в то время не могло быть, но по всей России сновали вербовщики, заключающие договора и собиравшие артели для Сибири. Добровольческий флот, курсировавший из Одессы во Владивосток, едва справлялся с перевозками переселенцев, рабочих, доставлял мостовые металлические конструкции из Варшавы, всевозможное оборудование из южных губерний, даже хлеб из Петербурга для воинских частей. Едва не вся дорога легла на уральские рельсы; мосты, за исключением Крайнего Востока, также возводились из уральского металла. Первоначально заданная сумма затрат в 350 миллионов рублей превзойдена была втрое, и министерство финансов хоть и с кряхтением, раздававшимся на всю Россию, хоть и с задержками, особенно в военные годы, шло на эти ассигнования. Транссиб и прежде всего китайский его участок (КВЖД) подтолкнули Японию к войне, но на Транссиб же смотрели с отчаянной надеждой: только бы успеть, только бы запустить дорогу для перевозки армии и вооружения, только бы не потерять тихоокеанские порты.

В отдельные годы, когда участки первой очереди развернули работы (1895–1896 годы), на трассу выходило одновременно до 90 тысяч человек. Эту армию составляла довольно пестрая среда из добровольцев западных губерний, местного населения, из каторжников и ссыльнопоселенцев, солдат и частью на Кругобайкальской и Уссурийской дорогах из иностранных рабочих. Дорогу вести — не карбаз по-бурлацки в одной упряжи тянуть, поэтому, разбросанные по разным участкам, эти разнородные группы могли или совсем не соприкасаться друг с другом, или соприкасались мало. Военные работали своими отрядами, ссыльные своими. Случалось, однако, что и каторжники попадали на подряды вместе с вольнонаемными и, как показал опыт Уссурийской дороги, работали в этом случае значительно лучше.

Вообще же это была постоянная и двусторонняя, взаимозависимая проблема — недостаток рабочих рук и отношение к рабочим рукам.

Меньше всего от нее, от этой проблемы, страдала Западно-Сибирская дорога. Еще

не ушли далеко от заселенных районов Урала и Тобольской губернии, да и Расея за Уралом и Волгой, поставлявшая мастеровитых строителей, овладевших набором профессий не на одной «чугунке», была еще не за тридевять земель. Каждый год на Западно-Сибирской трудилось до 22 тысяч человек, почти половина из них набиралась из местных. Очень выручали старообрядцы (как и на Забайкальской дороге, где они назывались «семейскими»). Рослые, сильные, красивые, кровь с молоком, ни водку, ни махорку не признающие, ворочавшие каждый за двоих, а то и за троих, они приходили семейными артелями, и за взятый ими подряд можно было не беспокоиться. Как только подступала деревенская страда — исчезали и, справив дома сенокос или уборку, появлялись снова. Но крестьяне и всюду смотрели на дорогу как на сезонный отхожий промысел и приливали и отливали большими партиями по несколько раз в году, пока дорога не уходила за горизонты, где подхватывалась другими крестьянскими руками.

В Восточной Сибири, на Средне-Сибирской дороге, плотность населения была значительно меньше, чем в Западной, — полтора человека на квадратную версту. Из Европейской России сюда наезжало в год от трех до одиннадцати тысяч (по данным В. Ф. Борзунова в его «Материалах строительства Транссибирской магистрали»), на Забайкальскую — в два раза меньше, на Уссурийскую всего ничего: около тысячи. Выход, как всегда, находился там, где желание не спрашивалось. Разрешение на использование ссыльных и арестантов на Уссурийской дороге дано было с самого начала, еще в 1891 году. Затем это позволение распространилось и на западные участки. В Иркутской губернии в начале нового века на дорожные работы было мобилизовано более пяти тысяч ссыльных и около тысячи арестантов. Вместе это составляло чуть меньше половины всех работающих. Для арестантов существовали условия: брали на стройку лишь тех, срок отсидки которых не превышал пяти лет (в таком случае они не склонны были к побегу), с последующими зачетами, т. е. сокращением срока наказания при хорошей характеристике. На Забайкальской, Амурской и Уссурийской дорогах положение спасали солдаты Приамурского военного округа и железнодорожных дивизионов. Вместе с каторжниками с Сахалина. И вместе (на Уссурийской дороге) с китайцами, корейцами и даже японцами.

Закон, провозглашенный в начале строительства, — строить дорогу русскими руками, т. е. руками подданных Российской империи, на Крайнем Востоке выдержать не удалось. Китайцы тысячами сваливались на стройку, как снег на голову, умоляя дать им любую работу. Случалось, что одновременно их собиралось на путях до десяти тысяч. Работнички они были не ахти какие, к тачке приспособлялись только через год, предпочитая таскать землю в корзинах, дождя боялись панически, тотчас разбегаясь по укрытиям... Но приходилось мириться со всем, другого выхода не было. В 1896 году, когда солдат прислали на стройку меньше, чем запрашивалось, начальник строительства О. П. Вяземский вынужден был отправляться в Японию и заключать договор на доставку на земляные работы 1700 человек. Привезли, устроили, расположили вдоль насыпи — и только за голову хватайся: японцы осторожно и заученно, как золотые россыпи, собирали скребками землю в совки, из совков высыпали в веревочные корзины, вдвоем поднимали на палке корзину на плечи и с трудом взбирались с нею на насыпь. В тачку помещалось содержимое трех таких корзин. Нет работников, и это не работники, пришлось отказываться от японцев, непонятно как построивших свою империю, и передавать их договорные обязательства китайцам: те все-таки были поспортивистей.

Позднее, когда вернулись к Амурской дороге, П. А. Столыпин вновь заявил: «Амурская дорога должна строиться русскими руками». Только тогда от услуг китайцев отказались окончательно. Но пришлось увеличивать численность ссыльных и каторжан, доля подневольного труда в сооружении этой дороги потянула на добрую треть всех выполненных работ. Но на Уссурийской дороге русские руки — это были, в основном, руки солдат. За пять лет строительства их служивые ряды составили почти восемнадцать тысяч человек. В 1900 году по инициативе Приамурского генерал-губернатора Н. И. Гродекова был поставлен военным строителям в Хабаровске на пристанционной площади памятник-обелиск с благодарным словом: «Да свидетельствует этот памятник, что воины уссурийские, стоящие грозным оплотом на отдаленном участке империи, умеют служить Отечеству как оружием, так лопатой и топором. Слава русскому солдату!»

Сооружение дорог заканчивается не так, как заканчиваются войны, когда происходит полная демобилизация отвоёванной армии. Случаются, правда, и на строительстве железных дорог поражения, как было с БАМом 30–40-х годов прошлого столетия, когда дорогу пришлось оставить, а рельсы с нее отправить в защищающийся Сталинград. Но это случаи исключительные и, как правило, имеющие затем продолжение до победного конца. И к победному концу постепенно происходит перекалфикация армии строителей в армию эксплуатационников. Не полностью, конечно, но немалая часть строителей здесь же, на дороге, возле своего дела, запущенного в действие, навсегда и оседает.

Как и на хлебном поле: когда-то впервые проводится по непаханому, по дерну, борозда, а затем теми же руками из года в год разрабатывается и засеивается.

С каким настроением строилась дорога, величие и крайняя необходимость которой, благотворный ее ход не могли не осознаваться и рабочими? Было ли воодушевление, духовный подъем, гордость за себя и свое «подвижное» дело («подвижное» и от подвига, который нельзя не признать, и от решительного продвижения к конечной цели), уходящего в бесконечность будущего? Взмывала ли от этого дела душа, показывала ли с высоты своей, если взмывала, всю, от начала до конца, струнную протяженность дороги и впряженность в нее десятков тысяч «настройщиков»? «Трудовые будни — праздники для нас» — выпадало ли хоть изредка такое ликующее состояние или все застревало в грубом и расчетливом подраде, в бесконечной изнурительной работе, и все силы забирал тяжкий физический крест?

Не так-то просто ответить на эти вопросы. Разный народ собирался на стройке, разные были условия для работы и разное держалось настроение. Композиторы и поэты на стройку не наведывались и песен о ней не слагали. А. П. Чехов ехал на Сахалин не по «железке», а пробирался по старым дорогам, речным и грунтовым, и интересовали его сахалинские каторжники не на стройке, а в кандалах. Можно не сомневаться, что и сами рабочие, тянувшие Транссиб, в минуты отдыха в сладкой муке надрывали душу популярными тогда в народе и популярными до сих пор словами: «Бежал бродяга с Сахалина звериной узкою тропой», представляя, должно быть: вот еще поднатужатся они, подведут дорогу ближе к Сахалину, и не придется бродяге убиваться на узкой звериной тропе, уж как-нибудь невидимкой можно будет забраться и в вагон.

Из газет того времени мы знаем, с каким восторгом встречали первый поезд и в Омске, и в Красноярске, и в Иркутске, как происходило соединение обоих уссу-

рийских участков, на которое приезжал министр М. И. Хилков, как все отдавалось праздничным чувствам, непременно с благодарственным молебном и салютом из орудий, какие звучали речи, где устраивались торжественные обеды с приглашением всех без исключения железнодорожных инженеров. Накрывались в такие дни столы и для рабочих — отдельно, где-нибудь на ближайшей станции. Журналисты там, конечно, отсутствовали, потому и не осталось свидетельств о подробностях этой церемонии — подбрасывали ли рабочие от избытка чувств в воздух шапки и картузы или, донельзя изнемогшие в последние авральные дни, без которых и тогда не обходилось, сразу же после заслуженной чарки проваливались в сон. Было, вероятно, то и другое. Забывались в такие дни и обиды, и несправедливости, победное ликование жителей сибирских столиц, к порогу которых подводили чудодейственные рельсы, не могло не окрылять и их, рядовых строительной армии, не могло не возносить в высоты выше местных горизонтов и не дать попарить там в горделивом огляде своего многотрудного детища.

Мы сегодня можем лишь со смутным и все-таки восторженным недоумением взирать на эту великую десятилетнюю страду столетней давности. Десятилетнюю — в ускоренном варианте, окончательный ее ход потребовал времени в два раза больше. Но в том и другом случаях нельзя не прийти в изумление: какую же мощь человеческой энергии надо было вызвать, сконцентрировать и направить, чтобы вручную (вся тогдашняя механизация была плохой помощницей и ни мощностью, ни ловкостью не отличалась), сотворить такую махину, как Транссиб. Перешагивать через могучие реки, передвигать горы, вонзаться в них, перекрывших путь, как в мякоть, нанизывая ходы-тоннели один за другим и десяток за десятком в волшебную гирлянду, а потом в глубоких болотистых зыбунах и вечной мерзлоте выстроить подземное укрепление в тысячи километров, наподобие опущенной вниз Великой китайской стены, над которой пошла дорога. И всего-то с помощью топора, пилы, кирки, лопаты, тачки. Да еще вагонетки, динамита, лошадки. Американских землеройных машин было мало, да они не везде и годились. На завершающем этапе работ, на восточном участке Амурской дороги неплохо помогли экскаваторы Путиловского завода... да уж очень они припоздали, лет на пятнадцать бы раньше... Электричество только-только опробовалось и заметного облегчения не давало. Работа каторжная для всех — и для вольнонаемных, и для арестантов. И для инженеров, и для солдат. И для министра путей сообщения М. И. Хилкова, который в японскую войну, когда вынь да подай дорогу для перевозки войск и пушек, а Кругобайкальская еще не действовала, дневал и ночевал на Байкале неделями и месяцами, настилая рельсы или на лед, или в нутро паромов-ледоколов. Каторжная работа! — но и результат: 500-600-700 километров прибавления ежегодно, таких темпов строительства железных дорог не бывало ни в Америке, ни в Канаде.

Но нельзя не сказать и о другом. Это, вероятно, закон мирового масштаба: чем величественнее, благороднее и чище по своему замыслу предприятие, тем больше притягивается к нему всевозможных жучков, паучков и хищников, готовых его точить и потрошить. Из всех звуков, едва доносящихся до нас за дальностью времени со строительства Транссиба, особенно различим и внятен стон рабочего от подрядчика, от работодателя, от того вездесущего пройдохи, служителя собственной наживы, который набирал артели, доставлял их на свой участок, размещал где и как придется, оснащал орудиями труда и вел учет работы, расходов и приходов. И опутывал привезенного издалека беднягу (особенно его) такой паутиной зависимости и надувательства, что выдраться из нее было выше его разума и сил. Частный

подряд, нечистый на руку и на душу, сплетался на стройке в один огромный клейкий и хваткий клубок, крутящийся вокруг норм и расценок, и такую получал власть, что разоздрать и разоблачить его зачастую оказывалось невозможно ни начальнику участка, ни даже начальнику дороги, когда те пытались вмешиваться. Замеры работ производились на свой лад, вместо денег на руки рабочему выдавались талоны, нигде более не имеющие хождения, кроме как в лавке того же подрядчика по завышенным ценам, в ведомостях рядом с живыми душами теснились и мертвые, гоголевские, строительные материалы поставлялись некачественные. Разбой творился неприкрытый и наглый. Начальник второй дистанции третьего участка Средне-Сибирской дороги Б. Ф. Корвин-Салович вспоминает:

«Из нескольких сотен разного рода рядчиков и поставщиков, работавших на заведомых мною трех участках, не было и одного десятка таких, которые не обнаруживали бы стремления к наживе самого недобросовестного характера. Всякая табель, составленная десятником или табельщиком, проверяется в техническом отношении конторою дистанции и оплачивается артельщиком или конторою участка. Ясно, что является полная возможность приписки в табели нескольких рабочих и затем присылки для получения денег подставных лиц, что и удостоверено лично мною расследованием через жандармскую полицию в разное время работы».

А много ли случалось таких расследований? И что они давали? Иркутский генерал-губернатор граф Кутайсов пытался навести порядок и, как теперь говорят, добиться «прозрачности» в царстве частного подряда... и вынужден был отступить. Пришлось бы останавливать работы, чтобы разобраться в этой клоаке, а работы останавливать не годится.

На Кругобайкальской дороге с 1901 года, с начала работ, и до конца их шла самая настоящая война между рабочими, с одной стороны, и подрядчиками и администрацией — с другой. Дело доходило до расправы с обидчиками, а затем полиция, как водится, расправлялась с «зачинщиками». В 1910 году с Амурской дороги ушли одновременно из-за невыносимых условий существования пять тысяч человек, прибывших из Европейской России. Легко сказать «ушли» — не в соседнюю деревню пришлось возвращаться. Работы остановились на год.

А ведь была возможность обходиться и без частного подряда, как это происходило на отдельных участках Уссурийской и Амурской дорог. И никто не страдал — ни государство, ни рабочие, ни дорога. Но, видать, и тогда, как и в наше время, не решались поднимать руку даже на мелкие формы капитализма, чтобы не навлечь газетные обвинения в посягательстве... Как все повторяется и как все знакомо! Онито, эти «жучки-паучки», эти расплодившиеся паразиты и поработали на славу на революцию 1905 года, широко подхваченную почти по всему Транссибу. Запалили ее, разумеется, другие, а они своим безудержным лихоимством устроили ей массовую поддержку. Богатырское дело прокладки Великого Сибирского Пути, которое должно было объединить Россию в ее могучей устремленности вперед, внутри оказалось источено грызунами, и доведено было это дело до конца с трудом, с одышкой больного организма и с остановками.

Говорят: выбрали для Транссиба не самое лучшее время, коли пришлось оно на две войны да еще и на две революции. А когда оно в России было бы лучше? Раньше отправляться в Сибирь и опыта не хватало, и казна не велела, а ее тоже войны да беспорядки опустошали. Руки развязались, сила набралась как раз тогда, когда и начали этот поход. Торопились, подгоняемые тревогой, что вот-вот эта благословен-

ная мирная пора может оборваться; торопились так, что для экономии времени и средств пошли по чужой земле, — и все-таки не успели. Проигранная война, а затем революция не могли не сбить энтузиазма, отворот дороги на чужую сторону, какими бы мотивами он ни вызывался, не мог иметь нравственного оправдания. Эпическая по своему размаху и героическая по своему характеру, большую часть своего пути прошедшая под знаком легендарной, Великая Сибирская затем поневоле принялась блекнуть и терять ореол «самой-самой», каких никогда и нигде не бывало. Хотя по сути и смыслу, по значению и велению продолжала оставаться ею, «самой-самой». Но уже без блеска, без огненных стрел, вырывающихся из топки паровоза и опаляющих гордостью сердца строителей, без вины виноватая.

А потом по своему же следу пришлось проводить вторые пути, менять рельсы, выправлять маршруты, добавлять разъезды, деревянные мосты заменять металлическими, все временное переводить на постоянное, прочное и скоростное — труды чрезвычайно нужные, но, как всякое повторение, обыденные, негромкие.

А потом возвращение на Амурскую дорогу, да еще по новым изысканиям, по непроходимым топям и вечной мерзлоте, к которым опять отнеслись поначалу легкомысленно и были наказаны, как проклятьем, огромными переделками и затратами. Беспредельно уставшие, заочневшие в решимости все превозмочь, скромно, в своем кругу, отмечали победы, достойные салютов, но при свечах. И шли дальше. Вошли в мировую войну. Двухпалубный пароход под бельгийским флагом, загруженный в Одессе последними металлическими фермами для моста через Амур, в Индийском океане был потоплен торпедой с германского крейсера. Новые мостовые конструкции доставили только через год. А уж подступали вплотную революция и гражданская война.

Еще в то время, когда только-только прозвучало в мире известие о начале Транссиба, известный английский экономист Арчибальд Колькхун, сумевший сразу оценить его огромное значение, предрек:

«Эта дорога не только сделается одним из величайших торговых путей, какие когда-либо знал мир, и в корне подорвет английскую морскую торговлю, но станет в руках России политическим орудием, силу и значение которого даже трудно угадать. Сибирь — далеко не та бесплодная равнина, унылое место изгнания, какими обыкновенно рисуют ее европейцы. Напротив, это богатейшая страна, с многими сотнями тысяч акров плодороднейшей земли, с громадным минеральным фондом, — страна, полное промышленное развитие которой может со временем положить начало новой экономической эры. Но не в этом, пока еще отдаленном результате заключается главное значение Сибирской железной дороги, а в том, что она сделает Россию самодовлеющим государством, для которого ни Дарданеллы, ни Суэц уже более не будут играть никакой роли, и даст ей экономическую самостоятельность, благодаря чему она достигнет преимуществ, подобного которому не снилось еще ни одному государству».

Как нельзя автора этих слов заподозрить в неискренности, так нельзя заподозрить его и в преувеличениях. Над однобоким и незаконченным строением России Транссиб сразу возвысился в государственный механизм первой величины, который потребовал активности всех его частей. С первым же ходом Транссиба Россия сразу принималась за решение двух неотложных задач: наконец-то твердо, петровскою ногою вставала на востоке, подперев надежным плечом дальние окраины и подводя

к ним животворный кровоток, и, во-вторых, населяла эти пустынные пространства энергичным народом, садившимся на не знавшие плуга залежные земли. До Транссиба Россия владела Сибирью слепо, и в сотой доли не видя, чем она владеет: что-то там, на востоке, лежит, огромное, сырое, необработанное и неподъемное, кажется, богатое до того, что богатство это под летним жарким солнцем сочится, как смола из дерева, из недр земных, но так это далеко, так тряско и долго туда добираться, что не приведи Господь, мы и ближним вполне удовлетворимся. Теперь же, пробуждая к жизни эти немеренные пространства, измерив их и испробовав, старая Россия и сама протирает глаза: бедная, нищая, какой она показывала себя, с постоянными недородами и измученными пашнями, лежит она, оказывается, на пороге тучного края, в который и ходы известны, и наслежено там немало, но все второпях, не зная Сибири и принимая ее за тюрьму.

России повезло: в самое тяжкое время «не войны и не мира», когда страна ослаблена была революцией и несла в себе позорное бремя Портсмутского соглашения с Японией, министром внутренних дел и председателем правительства был назначен бывший саратовский губернатор Петр Аркадьевич Столыпин. Пять лет дано было ему, чтобы залатать многочисленные пробоины в корпусе государственного корабля, всего только пять лет до его убийства, но и за это время он успел сделать чрезвычайно многое: наступили укрепление и умиротворение и появились надежды на прочное будущее. Вот такие люди и нужны были России, чтобы сбылись пророческие слова английского экономиста о роли Транссиба, вызванного к жизни, чтобы сделать Россию самодостаточной и в величии своей независимой.

При Столыпине переселенческие потоки в Сибирь, благодаря объявленным льготам и гарантиям, а также волшебному слову «отруба», дающему хозяйственную самостоятельность, сразу намного возросли. Начиная с 1906 года, когда Столыпин возглавил правительство, население Сибири стало увеличиваться на полмиллиона человек ежегодно. Раздирались все новые и новые пашни, валовый сбор зерна поднялся со 174 миллионов пудов в 1901–1905 годах до 287 миллионов пудов в 1911–1915 годах. Зерна по Транссибу пошло столько, что пришлось вводить «челябинский барьер», особого рода таможенный сбор, чтобы ограничить хлебный «вал» из нарастившей мускулы Сибири. В огромных количествах пошло в Европу масло: в 1898 году его погрузка составила две с половиной тысячи тонн, в 1900-м — около восемнадцати тысяч тонн, а в 1913 году — за семьдесят тысяч тонн. Сибирь превращалась в богатейшую житницу, кормилицу, а впереди предстояло еще раскрывать ее сказочные недра.

Перевозки, в том числе и промышленные, за несколько лет работы Транссиба возросли настолько, что дорога перестала справляться с ними. Как у загнанной лошади, принялись подгибаться «ноги». Срочно потребовались вторые пути и перевод дороги из временного состояния в постоянное. Газета «Сибирская жизнь» в 1910 году писала: «Если допустить, что в проекте дороги была какая-либо ошибка, то о ней можно сказать: ошиблись в том, что не рассчитывали на такой быстрый рост, быстрое оживление экономической жизни Сибири, думали, что она после векового сна долго будет «позевывать да потягиваться», а она взяла вострепенулась да сразу и стала на ноги... Будем же помнить, что и в данном случае переустройство является указателем роста, признаком прогресса, символом движения к жизни, а не застоя».

И он же, П. А. Столыпин, решительно вызволил Транссиб из маньчжурского «плена» (КВЖД), вернув сквозной ход Сибирской дороги, как и проектировалось с самого начала, на российскую землю. В 1908 году десять членов Государственного

Совета, в том числе министр финансов Коковцев, министр торговли и промышленности Тимашев, сенаторы Витте, Горемыкин, Протопопов и другие, все фигуры влиятельные, опытные в утверждении своего мнения, решительно высказались против законопроекта Думы о строительстве Амурской дороги, обосновывая свою позицию дороговизной стройки и напрасными затратами на «этот пустынный край». Отвечая им, Столыпин говорил:

«Наш орел — наследие Византии — орел о двух головах. Конечно, сильны и одноглавые орлы, но, отсекая нашему русскому орлу одну голову, обращенную на восток, вы не превратите его в одноглавого, вы заставите его только истечь кровью. При наличии соседнего густонаселенного государства эта окраина (Забайкалье и Приамурье. — В. Р.), богатая золотом, лесом, пушниной, большим пространством пригодной для культивирования земли, эта окраина не останется пустой, в нее проникнет чужеземец, если раньше туда не придет русский. Если Россия будет продолжать спать летаргическим сном, эта окраина будет пропитана чужими соками, а когда проснется, останется русской лишь по названию».

Укладка пути на Амурской дороге, на самом последнем прогоне русского Транссиба, закончена была в 1915 году. Бывший студент-практикант Петербургского института путей сообщения А. В. Ливеровский, забивавший первый костыль при начале Транссиба возле Челябинска, теперь посевший более чем за двадцать лет непрерывной работы в Сибири начальник строительства самого восточного, окончательного участка Амурской дороги, забил последний, серебряный костыль. И, должно быть, замер, оборотив мужественное, иссеченное ветрами и невзгодами лицо к западу, где непрерывной и бесконечной нитью пульсировала, гудела и сверкала особым блеском из пота и удали русского человека вся Великая дорога. Это была торжественная минута, одна из тех, самых дорогих, которые вписываются не только в исторические летописи, но и в генетическую память народа.

Все. История строительства Транссиба закончилась, начиналась история его эксплуатации. Начиналось «хождение по мукам» гражданской войны, когда калечили и взрывали дорогу поочередно то белые, то красные, восстанавливали и снова калечили, чтобы не досталась врагу. Все перемогла она вместе с народом, с тем самым народом, который, как судьбу свою, как памятник своему мужеству и терпению, как «вечный двигатель», пронес ее на руках через всю начертанную ей для службы земную обитель и бережно уложил: работай, матушка!

С той поры и работает. Дала от себя многочисленные побеги к северу и югу, окрепла и возмужала, налилась соками, похорошела, раскинула объятия свои на весь мах сибирских далей. Вместе с народом воевала и вместе строила, выстояла в смуту 90-х годов минувшего столетия, не потеряв достоинства и не отдавшись в чужие руки, нигде и ни в чем не нарушив присягу Отечеству...

Хорошо, «путем», смастерили дорогу, верное ей дали направление и воспитание.

