




КРИСТИАН ВОЛМАР

Транссибирская магистраль

История создания
железнодорожного
скелета империи



Кристиан Волмар
Транссибирская магистраль.
История создания
железнодорожного
скелета империи

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=29810103

*К. Волмар. Транссибирская магистраль. История создания
железнодорожной сети России: ООО «Кучково поле»; Москва; 2016
ISBN 978-5-9950-0669-5*

Аннотация

Книга известного британского журналиста Кристиана Волмара «Транссибирская магистраль. История создания железнодорожной сети России», автора свыше десятка разнообразных изданий в области истории железных дорог мира и железнодорожного транспорта, получила самые лестные отзывы в авторитетной западной прессе. Благодаря легкой и оригинальной подаче материала перед читателем раскрывается увлекательная история о перипетиях создания в кратчайший срок и эксплуатации с конца XIX столетия и вплоть до наших дней Великого Сибирского пути (Транссибирской магистрали), самой протяженной железной дороги России и мира.

Содержание

Вместо предисловия	5
Введение. На край света	9
Глава первая. Медленные объятия	19
Конец ознакомительного фрагмента.	57

**Кристиан Волмар
Транссибирская
магистраль. История
создания железнодорожной
сети России**

© ООО «Кучково поле», 2016

* * *

Вместо предисловия

История Транссибирской магистрали, самой протяженной железной дороги в мире, всегда привлекала к себе повышенное внимание со стороны многочисленных журналистов и исследователей. Не стала исключением и новая работа британского журналиста Кристиана Волмара, посвященная истории Транссиба, начиная с идеи его постройки, затем прокладки трассы, модернизации пути и заканчивая общей ситуацией на этой железнодорожной магистрали уже фактически в наши дни.

Кристиан Волмар – личность известная в западном мире. Он плодовитый журналист и писатель, автор более полутора десятка обстоятельных работ по истории железнодорожного транспорта в самых разных частях света и в различные исторические эпохи. Без преувеличения можно сказать, что в настоящее время автор книги – ведущий на Западе популяризатор истории железных дорог. Стоит также упомянуть, что Кристиан Волмар сам совершил увлекательное путешествие по самой длинной железной дороге планеты. Путевые впечатления британского железнодорожного журналиста, несомненно, сыграли определенную роль при написании этой книги.

Кристиан Волмар – наполовину русский. По собственному признанию автора книги, его отец Борис Фортер (насто-

ящая фамилия Кугульский) предпочел ужасам братоубийственной Гражданской войны в России дезертирство из армии. Поскитавшись в поисках пристанища по Европе, со временем он осел в Англии.

Книга Кристиана Волмара не только о Транссибирской магистрали. Если говорить шире, она – о России. История Транссиба стала у Волмара той нитью, на которую он искусно нанизывает свое повествование.

Транссибирская магистраль, полностью введенная в эксплуатацию накануне крушения Российской империи, стала тем каркасом, на который крепилась основная масса рельсовых пассажирских и грузовых перевозок Советского Союза и на котором в значительной степени продолжает базироваться железнодорожная система современной России. Все это автор прослеживает на основе разнообразных «свидетельских показаний» как непосредственных участников, так и сторонних наблюдателей проектировки, строительства и эксплуатации Транссибирской магистрали в разные годы ее существования. Вместе с тем, затертые до дыр от многократного использования идеологические штампы о засилье бюрократии и коррупции в царской России, полицейском характере российского государства, жестко подавлявшим права и свободы трудящихся и на корню пресекавшим любые разумные инициативы ее научно-технической интеллигенции, исключительно репрессивном характере советского государства и т. п., присутствующие на страницах «Транссибирской

магистралах», дают о себе знать. Конечно, отрицать или сводить до минимума наличие как в дореволюционной, так и в советской России всех вышеперечисленных язв государственного управления было бы неверно. Но и впадать в другую крайность (как это случается у Волмара в целом ряде мест) тоже, конечно, не стоит. Временами автор опровергает свои же выводы, приводя разнообразные свидетельства (путешественников, военных, политиков, государственных деятелей, включая иностранцев) о высоких темпах строительства Транссибирской магистрали, надежности трассы, солидном уровне профессионального мастерства отечественных разработчиков и исполнителей этого уникального проекта.

Естественно, какие-то исторические периоды применительно к истории Транссибирской магистрали и шире, к истории российских железных дорог, описаны лучше (как, например, время правления Николая I и Николая II, Гражданская война и брежневская эпоха), какие-то значительно хуже (правление Александра II и Александра III, сталинская и хрущевская эпохи), какие-то вообще практически не нашли отражения, если не считать, конечно, таковыми путевые впечатления автора от поездки по Транссибу (речь идет о состоянии и развитии магистрали в наши дни).

...Говорят, что со стороны виднее. Во многом это действительно так. И «Транссибирская магистраль» Кристиана Волмара не только подогревает в хорошем смысле интерес

западного читателя к истории России и ее железных дорог, но и помогает нам прежде всего понять самих себя, историю своей страны в преломлении западной картины видения России. Благодаря этой работе мы сможем лучше понять подлинные причины отношения к России западных держав в различные исторические периоды: начиная от объединенной антироссийской коалиции в Крымской войне до пересмотра итогов победоносной для России Русско-турецкой войны 1877–1878 годов на Берлинском конгрессе, от иностранной интервенции в ходе Гражданской войны до современных экономических санкций с их регулярной пролонгацией.

Дмитрий Зелов

Введение. На край света

Как и предыдущие книги по истории железных дорог, мною написанные, эта – не просто рассказ о некой транспортной системе, о замечательных инженерно-строительных решениях. Это нечто гораздо большее. Транссибирская магистраль – важная часть российской и, более того, европейской и азиатской истории.

Транссиб – это не одна железная дорога. Существует несколько магистралей под таким названием; строительство одной из них, первой и основной – линии от Москвы до Владивостока, полностью пролегающей по территории России, – было завершено в 1916 году. До этого от Москвы до Тихого океана можно было добраться по южной ветке Транссиба, Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД), построенной в рамках реализации транссибирского проекта и проходившей через Маньчжурию, историческую область Китая (современное название – Трансманьчжурская магистраль). Сравнительно недавно (об этом рассказывается в конце книги) параллельно восточному участку Транссиба была проложена Байкало-Амурская магистраль, строительство которой среди непроходимой сибирской тайги обернулось для СССР огромным ущербом как в финансовом, так и в экологическом плане. В книге рассказывается об истории именно этих магистралей, а не построенных в 1920–1950-х годах ответв-

лений от них, таких как Турксиб или Трансмонгольская железная дорога. В центре повествования находится Сибирь, пример которой прекрасно иллюстрирует проблему, затрагиваемую во многих моих книгах: строительство железной дороги преобразует окружающий мир, и только часть изменений можно спрогнозировать.

История Транссиба во многих отношениях трагична. Эта стройка неизбежно должна была принести не только позитивные плоды. В частности, величайшей ошибкой было строительство первой ветки железной дороги через Маньчжурию – шаг, который не только привел к войне между Россией и Японией¹, но и решающим образом приблизил начало Русской Смуты, став одной из косвенных, но существенных причин неудавшейся революции 1905–1907 годов.

Как только Транссибирская магистраль была введена в эксплуатацию, она стала поводом для большой войны (хотя и не столь масштабной, как Первая мировая). А затем, уже в период Гражданской войны в России, вокруг дороги развернулось множество сражений. Как известно, Лев Троцкий, передвигаясь по Транссибу на бронепоезде, осуществлял командование частями Красной армии, сражавшимися с контрреволюционными силами, в боях с которыми с обеих

¹ После поражения в войне с Японией Россия была вынуждена передать южную часть КВЖД под управление Страны восходящего солнца. Однако в результате была реанимирована идея прокладки Транссиба на всем его протяжении исключительно по территории самой России. Конечным участком Транссибирской магистрали стала Амурская железная дорога, сданная в эксплуатацию в 1916 г.

сторон было пролито немало крови.

Появление Транссибирской магистрали можно назвать и одной из причин революций 1917 года, перевернувших весь ход истории. Решение обнищавшего правительства² выделить средства на реализацию проекта, которое некоторые круги называли не иначе, как «дальневосточной авантюрой», несомненно, привело к политической нестабильности внутри страны (особенно это касается строительства Амурской железной дороги в годы перед началом Первой мировой войны). Суммируя все вышесказанное, вклад Транссиба в геополитику трудно переоценить. Не будь этой магистрали, современные карты Европы и Азии выглядели бы совсем иначе.

Черета войн, а также массовые миграции населения, вызванные строительством дороги, послужили источником многих страданий: в книге приведен целый ряд людских трагедий. Но этим история Транссиба не ограничивается. Есть в ней немало замечательных, позитивных моментов, которыми слишком часто пренебрегают или просто забывают о них упомянуть, руководствуясь шаблонным, стереотипным представлением о России. Поэтому в книге много места отведено развенчанию мифов. Когда Транссиб только был построен, Запад подверг его жестокой критике, изображая рус-

² Экономика России на момент начала строительства Транссибирской магистрали (1891) находилась на подъеме. Более того, Российская империя на рубеже XIX–XX вв. была страной с одной из наиболее быстро и динамично развивающихся экономик в мире.

ских непрофессионалами, к тому же нечистыми на руку. Безусловно, в процессе строительства неизбежно случались и ошибки, и растраты. Но, несмотря на это, создание и длительное эффективное использование Транссибирской магистрали позволяют поставить ее в один ряд с другими величайшими достижениями человечества и считать одним из величайших инженерных чудес света.

Путешествуя по Транссибу, я обнаружил, что это не какая-то там извилистая сельская железнодорожная ветка, где время от времени проползает дребезжащий поезд, а одна из самых крупных транспортных артерий в мире, элемент инфраструктуры, изменивший не только весь регион, по которому она пролегает, но и построившее его государство.

В первой главе содержится краткое описание Сибири до появления там железнодорожного сообщения и приводится сжатый рассказ о строительстве в России первых железных дорог. Они действительно появились здесь довольно поздно, и, учитывая отсталую российскую экономику, их сеть развивалась намного медленнее, чем в Европе, несмотря на громадные размеры империи³. В главе 2 объясняются причины, по которым строительство Транссиба в конце XIX века

³ Не особенности экономики, которую западный автор по привычке именуется «отсталой», несмотря на данное в предыдущем абзаце обещание «развенчивать мифы», а колоссальные размеры Российской империи стали основной причиной сравнительно медленного прироста сети железных дорог (медленного, впрочем, по сравнению с относительно небольшими по площади, густонаселенными государствами Западной Европы).

явилось важным политическим шагом, и рассматриваются доводы сторонников и противников проекта. Планов дороги предлагалось множество, но русское правительство долгое время сопротивлялось самой идее. Затем, как повествуется в главе 3, настроение изменилось, во многом благодаря одному человеку, Сергею Витте, блестящему политику и государственному деятелю, успешному стороннику строительства магистрали (редкое сочетание!).

С момента возникновения идеи Транссиба и до принятия решения о ее воплощении прошло около 30 лет. Однако выбор, сделанный в пользу Маньчжурского варианта, привел к разрушительным последствиям. Примечательно, что, как говорится в главе 4, строительство Транссиба, несмотря на тяжелые климатические условия, болезни, нехватку материалов и рабочей силы и повсеместное измождение, длилось всего 10 лет. Это было невероятное достижение, хотя качество построенной магистрали оставляло желать лучшего.

В главе 5 собраны воспоминания первых пассажиров, чьи впечатления от поездки были противоречивы и порой складывались под влиянием перенесенных трудностей. Тем не менее, на многих путешествие произвело глубокое впечатление, а, кроме того, с самого начала эксплуатации на дороге постоянно производились улучшения. Рассказы пассажиров занимательны и непохожи один на другой.

Глава 6 посвящена первой из целой череды войн, разразившихся вокруг Транссибирской магистрали: Русско-япон-

ской, которая была спровоцирована строительством дороги и оказалась неудачной для России.

В главе 7 дается оценка влияния, которое имело строительство железной дороги на регион, превратив Сибирь из края ссыльных и каторжников в рай для переселенцев, миллионами устремившихся сюда при поддержке государства. Местные промышленность и сельское хозяйство пережили тогда расцвет.

Глава 8 рассказывает о завершающем этапе создания Транссибирской магистрали – строительстве Амурской железной дороги, самого сложного участка, полностью проходящего по территории Российской империи с тем, чтобы восполнить возможную потерю Маньчжурского отрезка.

Глава 9 повествует о развернувшейся по обе стороны Транссибирского железнодорожного полотна Гражданской войне на востоке России – долгой и кровавой схватке, в конце концов решившей судьбу Октябрьской революции.

Глава 10 охватывает период между войнами, также полный вражды и противоречий, а кроме того, повествует еще об одном трагическом эпизоде в истории – создании ГУЛАГа, стоившего жизни миллионам людей, попавших в жернова сталинских чисток. В ней также объясняется роль Транссиба в индустриализации Сибири и эвакуации в 1941 году огромного количества промышленных предприятий на восток с целью защиты их от гитлеровского вторжения.

В главе 11 изложена история строительства Байка-

ло-Амурской магистрали (БАМа), крупнейшего железнодорожного проекта в мире, нанесшего громадный вред окружающей среде и оказавшегося в итоге бесполезным бременем. И, наконец, в главе 12 содержится краткий рассказ об истории Транссибирской магистрали в послевоенный период и анализ ее влияния на судьбу России.

Немного о расстояниях. Если верить знаменитому памяtnому столбу на железнодорожном вокзале Владивостока, протяженность Транссибирской магистрали составляет 9288 км. Но с годами строительство туннелей и спрямление кривых сократили эту цифру. Поэтому теперь она на несколько километров меньше, но вряд ли это имеет существенное значение; хотя в некотором смысле называть магистраль Транссибирской не совсем правильно, так как от Санкт-Петербурга до Камчатки, самой дальней оконечности Сибири – 14 000 км⁴. То есть, Трансиб – это только две трети. Но зато какие! В своей книге «Большая поездка на Красном поезде» Эрик Ньюби выразился как нельзя лучше: «Нигде в мире не совершить такого длительного путешествия по железной дороге. Трансиб – это большая поездка на поезде. Все остальное просто мелочь».

И о датах. Вплоть до Октябрьской революции (которая

⁴ Железных дорог на Камчатке нет, расстояние же по прямой от Санкт-Петербурга до столицы полуострова Петропавловска-Камчатского составляет 6638 км.

по григорианскому календарю свершилась 7 ноября) Россия жила по юлианскому (старому) стилю и перешла на новый (григорианский) в среду, 31 января 1918 года, за которой наступил четверг, 14 февраля 1918 года, выбросив, таким образом, из календаря целых 13 дней. Поэтому в книге я пользовался соответствующим календарем: для событий, происходивших в России до 1918 года, юлианским, после него – григорианским. События, имевшие место в Европе, датированы в соответствии с григорианским календарем.

Я не приношу извинения за возможные несоответствия в переводе русских слов. Почти все названия могут писаться по-разному, и я просто старался выбирать наиболее известные варианты.

Я чувствую себя в особом долгу перед двумя людьми. Во-первых, перед Стивеном Марксом – не только за его подробнейший и увлекательнейший рассказ о факторах, приведших к строительству магистрали, которые он изложил в своей книге «Дорога к власти: Транссибирская магистраль и колонизация азиатской России, 1850–1917», но и за то, что он любезно согласился прочесть черновой вариант книги и внес целый ряд полезных замечаний и комментариев. Во-вторых, перед Бернардом Гамбриллом, который, не покидая своего дома в Брюгге, внимательнейшим образом читал мои черновики, исправляя как стилистические, так и фактические неточности.

Мой друг Лайм Браун изучил раздел, посвященный агитпоездам, что оказалось чрезвычайно полезно, а еще несколько человек помогли мне советом, в том числе Уильям Элдридж, Джим Баллантайн, Джон Фаулер, Brent Хадсон, Эндрю Джонс, Питер Льюис, Кейт Пэнгбурн, Гордон Петит, Харви Смит и Джон Торп; я также хотел бы поблагодарить Терезу Глин. Я наверняка забыл кого-то упомянуть, но обязательно сделаю это в следующем издании.

Я также чрезвычайно благодарен моей замечательной супруге Деборе Маби – не только за поддержку и практическую помощь в чтении корректуры, но и, прежде всего, за то, что она сопровождала меня во время моего путешествия по Транссибу в ноябре 2012 года, которое стало для меня без преувеличения путешествием всей жизни и потрясающим опытом. Как пишут в путеводителях: рекомендуем. Также благодарю сотрудников компании Real Russia за помощь в организации этого турне. Кроме того, я благодарю моего агента Эндрю Лоуни; издателей Тоби Мунди и Луизу Каллен и редактора Иана Пиндара. Но за все возможные ошибки беру ответственность на себя.

Я посвящаю эту книгу русскому изгнаннику, моему дорогому отцу Борису Фортеру (настоящая фамилия Кугульский, 1896–1976), которого мне так не хватает и который с удовольствием послушал историю бы о моем путешествии на его родину и прочитал бы рассказ о великой магистрали.

(Вынужденный покинуть Россию после революции, он, к сожалению, так и не смог больше там побывать.) Он родился в Москве в год, когда был завершен первый важный участок Транссиба, воевал с австрийцами в Карпатах в Первую мировую, а в 1918-м подумывал примкнуть к Белой армии – одна из историй, вошедших в книгу. Но вместо этого мой отец, к счастью (не только для меня), бежал во Францию, а затем в Америку и Англию.

Я также посвящаю эту книгу малышу Элфи, родившемуся 114 годами позже, который уже проявляет большой интерес к поездкам.

Глава первая. Медленные объятия

У России было много причин не строить Транссибирскую железнодорожную магистраль и очень мало, чтобы строить. Если Америка к 1869 году могла похвастать трансконтинентальной железной дорогой, а Канада последовала ее примеру 16 годами позже, то в России все обстояло иначе. В отличие от большинства европейских стран, которые, стремясь создать условия, необходимые для промышленного роста, встали на путь либерализма, Россия оставалась абсолютной монархией, которой правил посредством политической системы, не идущей ни на какие уступки демократии, консервативно настроенный царь. Всякие передвижения ограничивались государством до такой степени, что пассажирам для того, чтобы перемещаться по стране по железной дороге, необходимо было иметь гражданский паспорт⁵. По сравнению с Соединенными Штатами и Канадой, Россия была отсталой страной со слабо развитым сельским хозяйством и практически отсутствующей промышленностью. Территория Сибири – огромная область к востоку от Урала, где предполагалось проложить трассу, – была малонаселенной, а ее климат – намного более суровым, чем в западных регионах Канады и Соединенных Штатов, заселение которых на-

⁵ Продажа железнодорожных билетов в Российской империи на рейсы внутреннего сообщения не требовала обязательного наличия паспорта.

чалось благодаря трансконтинентальным железнодорожным магистралям. Казалось, мало что могло привлечь сюда потенциальных переселенцев, наплыв которых мог бы оправдать громадные затраты на строительство дороги. Поэтому, учитывая, скорее всего, небольшую пассажирскую загруженность, необходимость строительства магистрали вызывала большой вопрос.

Не стоило сбрасывать со счетов и сам масштаб предприятия. Железнодорожная линия должна была протянуться через всю Сибирь до порта Владивосток, находившегося на расстоянии примерно 9255 км от Москвы⁶. Останавливаться на полпути не имело смысла, учитывая, что в качестве объекта военного назначения дорога должна была обслуживать порты Японского моря и усиливать связи между центром империи и самыми отдаленными ее уголками. Для сравнения, когда в 1863 году в Калифорнии началось строительство Первой трансконтинентальной магистрали США, соединившей хорошо развитую к тому моменту железнодорожную сеть на западе страны с калифорнийским побережьем, потребовалось построить всего лишь 2864 км новых путей. Учитывая бедность России и ее скорее феодальную, нежели капиталистическую экономику, ни частные компании, ни государство, казалось, были не в состоянии взяться

⁶ Существуют разные оценки в зависимости от того, измеряется ли расстояние по прямой, по длине первоначальной трассы или по длине нынешней линии, при строительстве которой нескольких поворотов удалось избежать. (Зд. и далее, если не указано иное, примеч. авт.)

за столь амбициозный и дорогостоящий проект.

И все-таки Россия – а вернее сказать, царь – решила строить. Причины для принятия этого серьезного решения, как мы увидим, крылись не в рациональной оценке экономической выгоды от строительства магистрали, а скорее в личных мотивах царя и его собственном взгляде на ее военную и политическую значимость. Преимущество быть самодержцем, которому не нужно считаться с общественным мнением или всерьез задумываться о бедственном состоянии казны, заключалось в том, что царь обладал достаточной властью, чтобы принимать подобные решения. Слово царя было законом, и, к счастью, у него имелись опытные помощники, чтобы довести дело до конца, прежде всего, министр финансов Сергей Витте.

Такое уже случалось раньше. Дед Александра III, царь Николай I, определил развитие железных дорог в России в качестве приоритетного направления по столь же необоснованным причинам. В то время как в Англии и США первые железные дороги были проложены в 1830 году, Россия медлила открывать для себя эпоху железнодорожного сообщения. И это притом, что империя отчаянно нуждалась в железных дорогах, так как ситуация с перевозками была просто кошмарной⁷. Из-за недостаточного финансирования и огромных расстояний, обусловленных размерами империи, каждая по-

⁷ В данном утверждении, как и выше, невозможно не заметить прямое противоречие.

ездка превращалась в долгое, трудное, почти героическое приключение, а, учитывая суровый климат, в зимний период передвигаться приходилось преимущественно на санях, а не на колесном транспорте. Хороших дорог в России, можно сказать, и не было, если не считать трассу Москва – Санкт-Петербург, строительство которой было закончено в 1816 году. В числе первых проехавших по ней была княгиня Мария Волконская, жена Сергея Волконского, одного из зачинщиков неудавшегося государственного переворота декабря 1825 года. Направляясь вслед за сосланным мужем на восток, она преодолела 724 км, разделяющие две столицы, за пять дней. Следовательно, дорога была одной из лучших в Европе того времени. Тракт из Петербурга в Москву стал первым в целой сети основных магистралей, построенных Николаем I, чтобы связать между собой крупные города. В остальных случаях приходилось добираться по проселочным дорогам, которые тающий снег весной или затяжные дожди осенью превращали в сплошное болото.

Несмотря на отсталость российской экономики, на основных дорогах существовала развитая система перевозки пассажиров. Самым быстрым видом транспорта являлся государственный дилижанс – почтовая карета, обычно запряженная четверкой лошадей, где четверо пассажиров ехали внутри и еще трое – снаружи, вместе с кондуктором и кучером (что стоило дешевле). Кроме того, существовали общественные дилижансы, более медленные и дешевые, которые пе-

ревозили до десяти пассажиров, тогда как у более зажиточных семей имелись собственные экипажи. Функционирование дорог находилось в ведении государства, которое строго контролировало передвижения граждан. Лошадей следовало менять на находящихся в ведении все того же государства почтовых станциях, располагавшихся примерно через каждые 15–30 км, где всем распоряжался станционный смотритель, который «был обязан отдавать предпочтение пассажирам, находящимся на государственной службе. Обычный путешественник мог часами или даже днями ждать лошадей, но процесс можно было ускорить с помощью взятки»⁸.

Что касается Сибири, то здесь предпочтительнее было путешествовать зимой на санях, нежели летом на колесном транспорте. Обычно это был тарантас, походивший скорее на большую неглубокую корзину, покоящуюся на гибких деревянных шестах, крепящихся к осям. Тарантас, запряженный двумя лошадьми, мог перевозить до четырех человек, причем сиденье для возницы имелось, а вот скамеек для пассажиров не было, и им приходилось устраиваться среди багажа и ручной клади. Меньшие по размеру, запрягаемые одной лошадью, телеги, мало чем отличавшиеся от крестьянских подвод, представляли собой еще более неудобное средство передвижения и использовались, как правило, только для транспортировки багажа, хотя иногда им случалось пе-

⁸ *Westwood J. N. A History of Russian Railways (George Unwin & Allen, 1964), p. 19.*

ревозить и пассажиров, если тем не удавалось найти тарантас. Единственным плюсом летнего путешествия было то, что в короткий период, когда реки были свободны ото льда, появлялась возможность значительно сократить путь, воспользовавшись одним из паромов, ходивших по гигантским сибирским рекам, в некоторых местах текущим с востока на запад. К середине XIX века появились также большие колесные пароходы, на которых пассажиры могли в приемлемых условиях проделывать путь протяженностью 1500 км и более.

На самом деле, до появления железных дорог реки являлись основой транспортной системы в России, хотя судоходный период на них длился, в лучшем случае, пять месяцев в году⁹. Для переправы через реку использовались плоскодонные плоты или баржи, поставленные на якорь в середине потока, но иногда у крупных переправ выстраивались длинные очереди, поскольку количество желающих перебраться на ту сторону превышало возможности парома. Кроме того, утлые суденышки не отличались ни надежностью, ни безопасностью. Весной возникала опасность столкновения с большими плавучими льдинами – по сути, мини-айсбергами, – в результате которого пассажиры могли упасть за борт, или же судно вовсе могло затонуть. Иногда, если льдин на реке было

⁹ Автор выпускает из виду, что в зимний период замерзшие русла рек также являлись прекрасными дорогами, обеспечивая ровный санный путь, особенно в условиях сибирской тайги.

слишком много, судоходство по ней прекращалось. Вообще, неблагоприятные погодные условия сулили немало опасностей. Если реки пересыхали, большие пароходы рисковали сесть на мель и застрять на несколько дней или даже недель, а после затяжных дождей течение рек становилось слишком бурным для безопасного движения судов. Как ни странно, мосты тоже таили в себе значительную опасность. Они часто бывали ветхими и прогнившими, а ямщики, управлявшие тарантасами, воспринимали переправу через них как некий вызов и нередко влетали на мост на большой скорости, полагая, что таким образом смогут проскочить по нему прежде, чем тот обрушится, – тактика, оправдывавшая себя далеко не всегда.

Учитывая тяготы пути, оптимистично настроенные путешественники, решив, что не выдержат еще одну ночь тряски в тарантасе, старались с удобством передохнуть на одной из почтовых станций. Но часто их ждало разочарование. Государственные почтовые станции, как правило, состояли из помещения, где жил станционный смотритель со своей семьей, и общей комнаты для путешественников, которая была «размером примерно шесть на пять с половиной метров и обогревалась с помощью кирпичной печи, игравшей также роль перегородки»¹⁰. В комнате имелось несколько стульев и столов, но не было кроватей, и «гости» вынуждены были

¹⁰ *Tupper H.* To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway (Secker & Warburg, 1965), p. 14.

спать где придется, подстелив шубы и пальто и лежа прямо на грязном полу, по которому бегали тараканы и охотившиеся на них огромные голодные крысы¹¹. Какие-либо удобства отсутствовали, что мало огорчало местных путешественников, не любивших мыться в пути, поскольку считалось, что «мыло и вода делают кожу более чувствительной и повышают опасность обморожения»¹². Английский путешественник Гарри де Виндт отмечал, что, если русские крестьянки не видели ничего особенного в том, чтобы не мыться месяцами¹³, знатные дамы, направлявшиеся вслед за своими сосланными мужьями в Иркутск или Владивосток, находили это невыносимым: «По утрам самые красивые из них выглядели ужасно – волосы спутаны, платье в беспорядке, лица бледны, а их брильянтовые серьги, словно, нарочно подчеркивают черноту рук и ногтей, которые у них не было возможности помыть,

¹¹ В реальности на почтовых станциях в обязательном порядке имелась печь для обогрева и приготовления пищи, интерьер станционной избы «для улады глаз» украшался лубочными картинками. Спали же заночевавшие в дороге путники обычно на полатах и лавках, реже на полу, положив предварительно на него охапку соломы. Тараканы же у российских крестьян в XIX в. считались символом домашнего уюта и благополучия (что нашло отражение в многочисленных пословицах): их специально разводили и первыми выпускали в новый дом, как сейчас порой выпускают кошку.

¹² *Tupper H. To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway* (Secker & Warburg, 1965), p. 15.

¹³ Заезжий иностранец, очевидно, не был в курсе, что среди русской деревни регулярное мытье в бане было в порядке вещей.

вероятно, вот уже много дней»¹⁴. С истинно викторианской галантностью он предпочитает умолчать о том, как выглядели те, кто не блистал красотой.

Первая часть пути из Москвы в Сибирь, до Урала – естественной и официальной границы между Европой и Азией – была сравнительно легкой, поскольку дороги были вполне сносными, а вот дальше передвигаться становилось намного труднее. Стивен Маркс, изучавший историю магистрали, формулирует это очень точно: «Передвижение по Сибири к западу от озера Байкал было ужасным, а к востоку от него – еще хуже»¹⁵. Исторический маршрут сквозь Сибирь, громко именовавшийся почтовой дорогой – что, по словам отважившихся проехать по нему иностранцев, являлось «льстивым преувеличением»¹⁶, – в народе назывался трактом и в XVIII веке был расширен (усилиями ссыльнокаторжных) до шести с половиной метров. Он представлял собой не что иное, как череду высоких столбов или берез, обозначающую путь сквозь степь; на нем без риска столкнуться могли разьехаться два тарантаса. Любая поломка в дороге грозила обернуться значительной задержкой, поскольку из-за удаленности от ближайшего населенного пункта и непролазной грязи в осенне-весенний период нужную деталь приходилось

¹⁴ *Windt H. de.* From Peking to Calais by Land (1899; доступно онлайн).

¹⁵ *Marks S. G.* Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917 (Cornell University Press, 1991), p. 24.

¹⁶ *Tupper H.* To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway, p.8.

ждать очень долго¹⁷. Зимой наступала очередь саней, путешествие на которых было не столь утомительным, однако существовал риск быть застигнутым снежной бурей где-то на пути к почтовой станции, служившей хоть и грубым, но все же убежищем от непогоды. Но это была не единственная опасность, подстерегавшая неосторожных возникших. Наскочив на припорошенный снегом камень, можно было сломать полозья саней, не подлежавших починке на месте, а значит, пассажиры оказывались вынужденными ночевать в мороз прямо у дороги, где от холода спасал только меховой полог тарантаса. Движение на некоторых участках в зимние месяцы также бывало затруднено, поскольку на дороге «часто скапливались сотни связанных между собой саней, груженых ящиками с чаем, которые двигались друг за другом, образуя длинную вереницу, растянувшуюся, насколько хватает глаз»¹⁸. Часто бывало так, что кучера засыпали, держа в руках ненужные вожжи – ведь сани были связаны между собой; и лошади, предоставленные сами себе, устремлялись на середину дороги – к вящему неудовольствию тех, кто дви-

¹⁷ Продолжительная остановка в пути из-за поломки средств передвижения была попросту невозможна как из-за высокой вероятности быть ограбленными или убитыми разбойниками, так и из-за того, что путники могли просто-напросто умереть от голода и жажды. В случае поломки в пути первичную починку средств передвижения путешественники старались осуществить как можно скорее на месте, чтобы затем доехать до ближайшей почтовой станции для капитального ремонта.

¹⁸ *Tupper H. To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway* (Secker & Warburg, 1965), p. 9.

гался во встречном направлении.

Тарантасы двигались со скоростью не больше 15 км/ч, за чем строго следили государственные инспекторы, однако этой меры безопасности оказывалось недостаточно для того, чтобы предотвратить столкновения, происходившие чаще всего ночью. Поскольку пассажиры, спешившие поскорее преодолеть огромные расстояния до пункта назначения, не останавливались ни днем, ни ночью, сонные или чаще пьяные кучера засыпали на козлах, что приводило к неотвратимым последствиям. А если даже состояние дороги и прочность экипажа не внушали особых опасений, то путешественникам постоянно угрожала опасность стать жертвой нападения беглых каторжников, которые, особенно в летний период, сбивались в шайки и устраивали засады у почтовых станций. Терять им было нечего, а потому они отличались особой жестокостью и, отобрав у своих жертв деньги, платье, оружие, а иногда и паспорта и лишив их таким образом возможности возвратиться на запад, зачастую убивали путников, чтобы те не сообщили в полицию.

Учитывая все эти трудности, не было ничего удивительного в том, что путь до Владивостока, главного российского порта на Тихом океане, ставшего впоследствии конечной станцией Транссибирской железной дороги, мог занимать год, а то и больше. При удачном стечении обстоятельств и наличии денег на взятки путешествие могло окончиться и быстрее, но, отправляясь в путь по Сибири, ни в чем нельзя

было быть уверенным до конца. Всегда следовало быть готовым к любым неожиданностям.

Название Сибирь – довольно широкое определение региона, лежащего к востоку от Урала и равного по площади Северной Америке, включая Канаду и Аляску, и Европе вместе взяты – около восьми миллионов квадратных километров, число, почти не поддающееся восприятию, – население которого на сегодняшний день составляет 40 миллионов человек. Грубо говоря, это часть азиатского континента к северу от воображаемой линии, проведенной между Казахстаном и Кореей, включающая Китай и Монголию. Восточное побережье простирается между Японским морем и Беринговым проливом, являющимися частями Тихого океана. Карты лишь отчасти способны передать всю грандиозность размеров этого края, поскольку, как правило, даются в более крупном масштабе, нежели изображения других стран. Представить, насколько огромна на самом деле Сибирь, можно, только вспомнив, что на ее территории уместились семь часовых поясов¹⁹, тогда как на весь североамериканский континент их приходится всего четыре.

Традиционное для Западной Европы представление о том, что в Сибири везде одинаково холодно, не совсем верно. Южные районы, через которые проходит магистраль, располагаются примерно на той же широте, что и центральная

¹⁹ На территории Сибири пять часовых поясов: екатеринбургское, омское, красноярское, иркутское и якутское время. (*Примеч. ред.*)

часть Англии, и для них характерен влажный континентальный климат с холодными зимами (средняя температура января, как правило, составляет -15°C) и довольно жарким летом. Однако дальше на север лежат более засушливые области, и как раз там и случаются морозы, являющиеся синонимом Сибири – в январе столбик термометра опускается до отметки -35°C и ниже.

Владивосток, помещающийся на самой южной оконечности Сибири²⁰, недалеко от границы с Китаем и Северной Кореей, находится южнее Лондона почти на десять градусов. Хотя Владивосток, как и Тимбукту, традиционно представляется некой невообразимой далью, на самом деле отнюдь не самая удаленная от Москвы точка на карте России. Материк тянется на северо-восток на несколько тысяч километров, заканчиваясь полуостровом Камчатка, который хмуро взирает через Берингов пролив на Аляску, проданную, как известно, Америке за сумму, едва ли равную стоимости одной из царских летних резиденций.

Существует занятная, хотя, возможно, и не совсем правдивая история, по которой можно судить о масштабе сибирских земель. В XVIII веке императрица Елизавета Петровна пригласила к себе в столицу, Санкт-Петербург, несколько девиц с Камчатки. Следуя в сопровождении офицера, эти якобы непорочные девы по прибытии в Иркутск, вблизи озера Байкал, то есть не проделав и половины пути до столицы,

²⁰ Владивосток географически относится к Дальнему Востоку, а не к Сибири.

уже носили под сердцем детей, отцом которых был сей бра-
вый вояка. Как пишет Хэрмон Таппер, автор опубликованно-
го в 1960-х годах исследования, посвященного истории ма-
гистрала, донжуана сменил на посту другой, более благона-
дежный сопровождающий, но, «несмотря на это, к тому вре-
мени, когда юные матери добрались до Санкт-Петербурга –
почти в 15 000 км от Камчатки – у их первенцев уже имелись
единокровные братья и сестры»²¹.

Сибирь, несомненно, была и остается синонимом понятия
«ссылка», поскольку число несчастных, которым судьба уго-
товила это тяжелое испытание, было необыкновенно вели-
ко. Ссылка в Сибирь стала использоваться в качестве наказа-
ния еще в XVI веке, но первоначально ей подвергались лишь
немногие преступники. Причем в те времена Сибирь счита-
лась легкой карой. Русские имели склонность жестоко и бес-
пощадно расправляться с любым, кто преступил закон или
бросил вызов государству. Складывалось впечатление, что
русские правители находят удовольствие в том, чтобы изоб-
ретать особенно изощренные и мучительные способы убий-
ства своих жертв.

Людей сажали на кол, вешали и обезглавливали за незна-
чительные преступления, а порка и клеймение вообще счи-
тались обычным делом. Увечь я – такие, как отсечение ко-
нечностей или языка, – также были в ходу. Однако в середи-
не XVIII века императрица Елизавета Петровна, дочь Пет-

²¹ *Tupper H. To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway, p. 7.*

ра Великого, решила, что варварству пора положить конец. Она отменила смертную казнь и заменила ее вечной ссылкой в Сибирь. И хотя впоследствии смертная казнь была возвращена, ее применяли только в самом крайнем случае, а большинство преступников отправляли на каторгу, на восток. Впрочем, не следует думать, что для нарушителей уголовного кодекса это всегда оказывалось благом. Заключение нередко были обречены на ужасные страдания, и, будь у них выбор, они, возможно, предпочли бы быструю смерть в тюремном дворе.

Существовало две категории ссыльных: обычные уголовники и «политические», причем последние в большинстве своем были людьми значительно более состоятельными и образованными и составляли весьма незначительное меньшинство, возможно, всего 1–2 % от общего числа сосланных преступников. Однако общая численность каторжников в Сибири была велика, поскольку государство преследовало в данном случае двойную цель. Хотя ссылка в первую очередь являлась формой уголовного наказания, она также способствовала колонизации районов Сибири русскими с целью упрочения государственной власти на востоке. И это тоже, несомненно, должно было послужить стимулом для строительства железной дороги²². В начале XIX века темпы депорта-

²² Ситуация в империи было ровно обратной. В начале XIX в., когда ссылка по этапу в Сибирь уже стала массовым явлением, ни о каких железных дорогах в России речь не шла в принципе. В придворных кругах в первое десятилетие царствования Николая I шли жаркие баталии о целесообразности железных дорог

ции резко возросли, и к середине столетия, когда они достигли своего пика, численность отправленных в ссылку, по некоторым оценкам, составляла до 12 000 человек в год, а учитывая, что многие уезжали вместе с семьями, то всего в период между 1800 годом и началом Первой мировой войны было сослано около миллиона человек. После перерыва на период Первой мировой и Гражданской войн, начиная с 1921 года и особенно в эпоху правления Иосифа Сталина, продлившуюся до 1950-х годов, сотни тысяч человек снова были отправлены в Сибирь.

Хотя ссылка в Сибирь представляется очень жестоким наказанием, нельзя забывать, что и во Франции, и в Англии в XIX веке имелись собственные ссыльные системы, чаще отправлявшие людей в далекие колонии, нежели в отдаленные уголки на территории собственных государств.

В самом начале, когда ссылка только заменила смертную казнь, она, в большинстве случаев, оказывалась, тем не менее, смертным приговором. По выражению Таппера, «ссыльные толпами отправлялись в Сибирь пешком и тысячами гибли из-за нехватки еды и пристанища»²³. Относительно либеральный царь Александр I начал улучшать условия пе-

в России вообще. Более того, во второй половине позапрошлого столетия противники прокладки чугунных рельсов сквозь сибирскую тайгу в качестве одного из главных аргументов приводили значительное количество каторжан, которые просто-напросто быстро разбегутся при помощи железной дороги.

²³ *Tupper H. To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway* (Secker & Warburg, 1965), p. 138.

ресылки, приказав строить специальные укрепленные пункты для отдыха, – которые стали называться *étapes* (поскольку языком правящих классов был французский), – где следовавшие к месту ссылки арестанты могли хоть немного передохнуть. Тем не менее условия оставались очень суровыми. Приговоренных к каторжным работам отправляли в рудники (не соляные, как принято считать, а золотые и серебряные), находящиеся за Иркутском, в самой отдаленной северо-восточной части Сибири. Здесь некоторые арестанты, страшась провести всю жизнь в заключении и страдая от жестокого обращения охраны, кончали с собой. Распространенным способом самоубийства было отравление водой, в которой предварительно растворяли ядовитые спичечные головки. Приговоренные к каторжным работам и вторая группа, собственно ссыльные, отправлялись в Сибирь пожизненно, но, отбыв наказание сроком от четырех до двадцати лет, могли рассчитывать на смягчение приговора, получив статус «поселенцев» и более мягкие условия проживания.

Таким образом, ссыльная система как способ увеличить численность населения в регионе потерпела неудачу. Это кажется несколько странным. Количество сосланных в Сибирь предполагает, что в XIX веке численность населения в регионе должна была резко возрасти. Но данные переписи свидетельствуют о том, что этого не происходило. Причина проста: большинство ссыльных на момент вынесения приговора находились в зрелом возрасте – как правило, от 30 до 50 лет –

и к тому времени, когда они получали возможность перейти в разряд поселенцев возрастной рубеж, после которого надежд завести семью не оставалось. Кроме того, среди ссыльных существовал обусловленный вполне объективными обстоятельствами половой дисбаланс, поскольку в ссылку чаще отправляли мужчин, а не женщин. Наконец, высок был уровень смертности среди каторжников – даже после улучшения условий жизни, вносимых в редкие периоды относительно либеральных правлений.

Хотя данные о численности заключенных и говорят о том, что многие из них жили долго, следует учитывать тот факт, что смотрители, надзиравшие за каторжными поселениями и рудниками, пользуясь удаленностью от столицы, чувствовали свою безнаказанность и обычно не сообщали о смертях, продолжая получать продовольственное и денежное содержание за умерших. Коррупция здесь приобрела грандиозные масштабы. Согласно отчету Министерства иностранных дел Великобритании²⁴, огромное число арестантов «существовало только в официальных документах сибирских властей, продлевавших жизни тысяч ссыльных на бумаге с целью положить себе в карман деньги, выделяемые государством на их содержание»²⁵. Все это служило чуть ли не сти-

²⁴ Ссылка на МИД Великобритании в качестве респондента информации в данном случае демонстрирует узость источниковой базы.

²⁵ *Tupper H. To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway* (Secker & Warburg, 1965), p. 159.

мулом к тому, чтобы убивать заключенных или подталкивать их к бегству, после чего они оказывались вынуждены влачить жалкое существование, занимаясь разбоем, безо всякой надежды пережить суровую зиму²⁶. Однако перепись отражает истинное положение дел. Небольшой прирост численности населения в Сибири в XIX веке почти целиком являлся результатом переселения в регион крестьян, получивших свободу после отмены в 1861 году крепостного права. Кроме того, здесь с незапамятных времен жили многочисленные племена. Они представляли собой особую группу населения. Многие из них являлись кочевыми и практически не подчинялись российскому государству.

Неприемлемое для большинства (за исключением горстки отважных переселенцев) состояние транспорта в Сибири явилось одним из аргументов в пользу строительства Транссибирской железной дороги. Однако, чтобы представить себе строительство 9250-километровой магистрали, намного превышавшей по протяженности любую из существовавших в то время железных дорог мира, в период, когда Россия по уровню развития железнодорожного сообщения серьезно отставала от Европы и Северной Америки, нужно было иметь богатое воображение. Первые шаги России к тому, чтобы примкнуть к растущему числу вставших на рельсы государств, были неуверенными. Вопрос о строительстве же-

²⁶ Волмар транслирует здесь расхожие на Западе мифы о «варварской стране», имеющие, однако, мало общего с исторической реальностью.

лезных дорог в России впервые был вынесен на обсуждение в середине 1820-х годов. В шахтах, так же как в Англии и континентальной Европе, одно время использовались откаточные пути, по которым рабочие толкали вагонетки вручную, а первая железная дорога на конной тяге – ветка протяженностью около 2 км для перевозки серебряной руды от рудника в Змеиногорске в Алтайском крае на юге Центральной России, вблизи границы с Казахстаном – была построена в 1809 году Петром Фроловым. На этой линии в качестве тягловой силы впервые стали использоваться лошади, способные за один раз перевозить три вагона по восемь тонн руды каждый, что было во много раз эффективнее прежнего метода. Данная магистраль также известна «благодаря тому, что было построено множество вырубков и туннелей, облегчавших подъем, а также тем, что рельсы из углового железа, использовавшиеся повсеместно, были заменены на выпуклые чугунные, которые совпадали с выемками на колесах вагонов»²⁷. Иными словами, это была высокотехнологичная, по меркам своего времени, дорога, но, к сожалению, располагалась она в таком отдаленном уголке страны, что даже царю не было известно о ее существовании.

Прошло еще 25 лет, прежде чем в России был построен первый паровоз, и сделали это, как и в Англии, где главными изобретателями и строителями были Джордж и Роберт Стефенсоны, – отец и сын. Черепановы, Ефим и его сын Мирон,

²⁷ Westwood J. N. A History of Russian Railways, p. 21.

были крепостными механиками в Нижнем Тагиле на Урале, принадлежавшими металлургическому заводу, на котором они работали. Ранее талантливые самоучки создали несколько паровых двигателей, снабжавших энергией насосы, и за 15 лет значительно их усовершенствовали. В начале 1830-х годов Мирона послали в Англию, в то время занимавшую лидирующие позиции в области развития паровых технологий, учиться строить паровозы. К 1833 году Черепановы соорудили свой первый паровоз, но – как и подобный первопроездской опыт в Англии – эта попытка оказалась не слишком удачной. Котлы первых двух построенных ими локомотивов взорвались, что нередко случалось на заре эпохи паровозостроения, но третий, строительство которого завершилось в 1835 году, оказался «способным двигаться быстрее лошади, пускай даже вес груза, который он мог тащить, был небольшим»²⁸. К сожалению, их старания пропали даром, поскольку на первых российских железных дорогах использовались иностранные паровозы²⁹.

²⁸ Westwood J. N. A History of Russian Railways, p. 21.

²⁹ Хотя паровоз Черепановых и был вполне работоспособным, переход заводской администрации вновь на конную тягу был не следствием косности мышления или ретроградности, а обусловлен объективными причинами. Для топки паровоза требовались дрова, но окрестные леса вокруг завода к моменту постройки паровоза были уже сведены, источников же угля поблизости не было. Поэтому экономически на тот период постоянное использование паровоза было нерентабельно и обходилось значительно дороже содержания лошадей. Требовалось время, чтобы для обслуживания железных дорог сложилась сопутствующая ей инфраструктура.

Таким образом, первые попытки построить железную дорогу стали предприниматься в России сравнительно рано, в то же самое время, когда железнодорожная лихорадка охватила Европу и Соединенные Штаты.

Однако власти отнеслись к новшеству без энтузиазма, несмотря на призывы небольшой прогрессивной части аристократии, понимавшей, что железные дороги – единственный жизнеспособный вид транспорта в таком огромном государстве, как Россия, где большую часть года из-за экстремальных погодных условий проезжие дороги являются непроходимыми, а реки – несудоходными. Эта группа сторонников прогресса понимала, что транспортные расходы являются собой непреодолимый барьер для экономики страны. Например, цены на некоторые сельскохозяйственные продукты в крупных городах могли быть в три-четыре раза выше, чем цены производителя, и эта разница почти полностью являлась следствием высокой себестоимости перевозок. Развитие молодых предприятий черной металлургии, располагавшихся рядом с рудниками на Урале, там, где Европа встречается с Азией, более чем в 1500 км от Москвы, шло крайне медленно, поскольку цена на их продукцию в крупных городах была столь высока, что потенциальным покупателям дешевле было импортировать изделия из чугуна из Англии или Франции. Ненадежность транспортной системы являлась еще одним слабым местом. Зимой, когда реки замерзали, в теории можно было воспользоваться назем-

ным транспортом, но на практике дороги часто оказывались непроходимыми из-за снега и льда³⁰. Результаты бедственного состояния транспортной сети выходили далеко за рамки чисто экономических: «Следствием медленного сообщения было то, что недород в одной губернии редко можно было компенсировать поставками зерна из более урожайного региона; отсюда – частые локальные случаи голода в России»³¹.

В 1820-х годах царю на рассмотрение было подано множество предложений по строительству железных дорог с конной тягой, но все они были отвергнуты. Движение в поддержку железных дорог усилилось после открытия в 1830 году первой в мире современной магистрали Ливерпуль – Манчестер³², которое послужило толчком к развитию железнодорожного сообщения в Европе. Хотя основные пути следования на большие расстояния, судоходные реки, были усовершенствованы путем углубления фарватеров, строительства каналов и использования пароходов, сторонникам модернизации было ясно, что будущее за железными дорогами:

³⁰ В дожелезнодорожную эпоху в зимний период года основные пути сообщения в России как раз проходили именно по льду замерзших рек. Так называемые зимники в ряде отдаленных северных регионов России зимой до сих пор служат надежным средством передвижения, порой основным.

³¹ Ibid., p. 26.

³² Первая в мире железная дорога общего пользования с паровой тягой была построена в Великобритании не в 1830 г., а в 1825 г., между городами Стоктон и Дарлингтон. В первые годы эксплуатации на линии наряду с паровой использовалась и конная тяга.

«В конечном счете, потребности России в транспорте можно было удовлетворить только за счет единой сети железных дорог»³³.

Убедить Николая I поддержать строительство первой в стране железной дороги протяженностью около 24 км, соединявшей Санкт-Петербург, который в то время являлся столицей, и Царское Село, летнюю царскую резиденцию, удалось человеку со стороны, германскому подданному Францу фон Герстнеру³⁴. Изначально Герстнер преследовал более амбициозные цели. Он предложил план строительства железнодорожной сети, охватывающей всю Россию, и пытался уговорить царя начать реализацию данного проекта, упирая на то, что при необходимости можно будет очень быстро посылать войска в любую точку империи.

В правительстве были и другие противники железных дорог. Николай I окружил себя консервативными советниками. Один из них, граф Е. Ф. Канкрин, долгое время занимавший пост министра финансов (подобно многим крупным государственным деятелям того времени, он по происхождению был немцем), утверждал, что столь масштабное предприятие оттянет часть денежных средств из сельскохозяйственного сектора, где они могли бы принести больше пользы людям.

³³ *Haywood R. M. Russia Enters the Railway Age, 1842–1855 (Columbia University Press, 1998), p. 1.*

³⁴ Франц Герстнер, чех по происхождению, был не германским, а австрийским подданным.

Канкрин также беспокоился о том, как развитие железных дорог отразится на судьбе возчиков, традиционно перевозивших грузы по дорогам, и на состоянии лесов, которые пойдут на топливо для локомотивов – несколько неубедительный аргумент, учитывая количество лесов в России. Тем не менее его доводы достигли цели. Учитывая столь мощное сопротивление, не удивительно, что предложение фон Герстнера было отклонено, но царь, сумевший предотвратить попытку переворота, предпринятую декабристами в 1825 году, не оставил без внимания военный потенциал железной дороги. Он отметил быструю переброску войск по железной дороге из Манчестера в Ливерпуль при подавлении очередного восстания в Ирландии, а параллели между усилиями Англии по поддержанию своего влияния в Ирландии и сложными взаимоотношениями России и Польши были слишком очевидны.

Благодаря заинтересованности со стороны царя, фон Герстнеру было дозволено построить Царскосельскую ветку с целью продемонстрировать возможность эксплуатации железной дороги в условиях российского климата. Строительство магистрали, хотя и осуществлявшееся за счет частного финансирования, также поддерживалось путем предоставления различных льгот, например освобождения от налогов и права на получение всех доходов. Дорога с колеей шириной 1,8 метра (позднее замененной на стандартную для России 1,5-метровую) была открыта в 1837 году, когда первый по-

езд из восьми вагонов, двигавшийся со средней скоростью 48 км/ч, проделал путь до Царского Села за 28 минут. В следующем году ветку продлили до Павловска, который представлял собой небольшой курорт с буфетами, концертами и бальным залом, куда петербуржцы приезжали на день-два, чтобы развлечься, что было редким проявлением прогресса в мрачный период полицейского правления Николая³⁵. С целью привлечения публики, в рамках оригинального маркетингового хода, железная дорога субсидировала развлечения в Павловске, который Достоевский в романе «Идиот» описывал как «один из модных летних курортов в окрестностях Санкт-Петербурга».

Поначалу на дороге использовались как локомотивы, выписанные из Англии и Бельгии, так и лошади. Но вскоре от животных отказались, поскольку для них было слишком мучительно таскать тяжелые вагоны. Железная дорога быстро приобрела популярность, поскольку толпы народа стекались сюда, подталкиваемые любопытством и желанием пообщаться к новому развлечению. В первый год количество пассажиров превысило 725 000, т. е. в среднем около 2000 человек в день, что позволило фон Герстнеру выплатить акционерам щедрые дивиденды, так как плата за проезд была сравнительно высокой – при том, что концерты в Павловске проходили бесплатно.

³⁵ Заявляя о «мрачном полицейском правлении Николая I», автор транслирует читателю устоявшийся на Западе миф об этом русском самодержце.

Учитывая стремление царя во что бы то ни стало удержать власть³⁶, нет ничего удивительного в том, что успех Царско-сельской железной дороги подтолкнул его дать разрешение на строительство ветки, протянувшейся от Варшавы, тогда входившей в состав Российской империи, до границы с Австро-Венгрией, в то время верной союзницы России³⁷. Цели проекта были преимущественно военного характера, о чем свидетельствовало настойчивое требование царя использовать локомотивную, а не конную тягу. Вскоре усилиями австрийской стороны ветка была продлена до Вены, столицы империи Габсбургов. Дорогу строили на частные средства, но российское правительство в качестве поддержки гарантировало возврат 4 % от потраченной суммы – неплохая поддержка для железнодорожной компании³⁸. И вскоре дорога

³⁶ После подавления в самом начале правления Николаем I восстания декабристов его царствованию в течение трех десятков лет более не угрожали внутренние бунты и смуты. Положение российского самодержца на троне было на редкость устойчивым и прочным.

³⁷ В конце правления Николая I, в годы Крымской войны, Австрия придерживалась политики враждебного нейтралитета по отношению к России, что во второй половине XIX в. привело к напряженным взаимоотношениям между странами. Двуетная Австро-Венгерская монархия образовалась лишь в 1867 г., как реакция имперского австрийского центра на мощное венгерское национальное движение середины XIX в.

³⁸ С 1842 г. и вплоть до открытия в 1848 г. строительство Варшавско-Венской железной дороги велось по инициативе российского правительства исключительно на государственные средства. Акционерному обществу *Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, финансировавшему в 1839–1842 гг. сооружение трассы, Россия выплатила затраченные на возведение дороги активы плюс 4 % в ка-

оправдала свое военное предназначение, когда в 1849 году Николай отправил по ней русские войска для подавления восстания в Венгрии, что и было сделано самым безжалостным образом.

Несмотря на явный успех Царскосельской железной дороги, правительство по-прежнему противилась созданию в России железнодорожной сети. Сторонники прогресса утверждали, что первые шаги России по пути индустриализации сдерживает именно отсутствие эффективной транспортной системы. Наиболее очевидным было проложить первую железнодорожную ветку между двумя главными городами, Санкт-Петербургом и Москвой, как и предлагал фон Герстнер, но голоса оппозиции звучали по-прежнему громко. Канкрин в качестве возражений приводил теперь иные доводы, утверждая, что строить магистрали дальнего следования нецелесообразно – вопреки тому, что в Европе и Америке их строительство велось быстрыми темпами, – и что неправильно предоставлять железнодорожным компаниям право иметь собственных крепостных – хотя опять же у многих американских железных дорог на Юге были рабы.

Так же, как это делается в Англии, для оценки жизнеспособности проекта была создана комиссия, и ее отчет, опубликованный в 1841 году, содержал крайне благоприятные отзывы в поддержку идеи. В начале следующего года Николай I издал указ о начале реализации проекта, хотя Кан-

крин, выразивший мнение наиболее консервативно настроенной части высшего общества, пользовавшейся сильным влиянием как Европе, так и в Америке, сопротивлялся до последнего: «Все мыслящие люди за рубежом считают, что она [железная дорога между Москвой и Санкт-Петербургом] не принесет прибыли, подорвет моральные устои и поглотит капитал, которому можно было бы найти лучшее применение»³⁹.

Во многих отношениях сложности, предшествовавшие строительству дороги, получившей название Николаевской (а после Октябрьской революции 1917 года переименованной в Октябрьскую), повторились, только уже в большем масштабе, полвека спустя, когда обсуждался вопрос о строительстве Транссиба. Нахождение источников финансирования, определение роли частного сектора, поиски инженерных решений и прогнозирование политических последствий – все эти проблемы одинаково рассматривались при обсуждении обоих проектов. Так же, как и Транссиб, с точки зрения железнодорожного строительства Николаевская дорога была грандиозным проектом, ставшим по завершении второй по протяженности в мире магистралью своего времени, находящейся под единым управлением: она уступала только «Эри Рейлруд» в штате Нью-Йорк. История создания Николаевской железной дороги аналогична (в том, что касается ее целевого назначения – установления и упрочения госу-

³⁹ Westwood J. N. A History of Russian Railways, p. 28.

дарственной власти) истории Транссиба. И, в конечном счете, исход дела в обоих случаях зависел именно от решения царя.

Хотя группа германских банкиров согласилась финансировать строительство Николаевской железной дороги, а фон Герстнер имел в деле собственный интерес, идея реализовать проект с помощью частного капитала вскоре была отвергнута, и он получил статус государственного предприятия с бюджетом в 34 миллиона рублей (что на сегодняшние деньги составило бы сумму в 100 раз большую). Николай I был дотошным человеком, имевшим обыкновение вникать в проблемы, которые остальные монархи сочли бы ничтожными, и принял живейшее участие в строительстве этой важнейшей магистрали, взяв на себя роль наблюдателя и лично возглавив комитет, осуществлявший руководство стройкой – точно такой же потом будет создан для Транссиба. Проект имел ошеломляющий размах, и это в стране, которая до сих пор являлась в основном сельскохозяйственной державой и только ступила на путь индустриализации. У царя, правда, было одно преимущество: крепостные, почти ничего получавшие за свой труд на строительстве железной дороги. Столь масштабный проект, воплощавшийся преимущественно вручную, требовал целой армии рабочих рук. По самым оптимистичным оценкам, в разгар строительства в нем принимало участие 50 000 крепостных, и, предположительно, 10 % из них умерло, главным образом в результате эпиде-

мий тифа и дизентерии. И наоборот, как мы увидим, условия на строительстве Транссибирской железной дороги – строившейся полвека спустя, после отмены крепостного права – были намного лучше, а число жертв намного меньше.

Собственно говоря, крепостные не являлись собственностью государства, напротив, подрядчикам, занятым в проекте, полагалось платить их хозяевам, крупным землевладельцам, за возможность использовать их труд. Самим крепостным выплачивалась небольшая сумма, но она почти вся уходила на оплату еды и жилья. Они тяжело трудились долгие-долгие часы: «В контрактах оговаривался рабочий день от рассвета до заката, и рабочих обычно принуждали работать по воскресным и праздничным дням; только в сильный дождь можно было надеяться на отдых»⁴⁰. Мало того, что крепостные голодали и жили в ужасных условиях, любого, кто осмеливался пожаловаться, как правило, ждала порка, но практически неограниченное количество доступного алкоголя помогало не допустить бунта. Тех, кто пытался бежать, разыскивала наводящая особый ужас жандармерия, созданная специально для предотвращения беспорядков⁴¹.

⁴⁰ *Westwood J. N. A History of Russian Railways*, p. 33.

⁴¹ Реальные условия быта и оплаты труда рабочих на строительстве железной дороги были, конечно, весьма тяжелыми, но общая картина заметно отличалась от той, которую рисует автор. Следует отметить, что большая часть рабочих, среди которых, помимо крепостных, существенную часть составляли государственные крестьяне, вербовалась лишь на сезон: с 1 мая по 1 ноября. В середине дня у рабочих был двухчасовой перерыв на обед и отдых. Кстати, питанием на стро-

Репутация Николая I как авторитарного правителя, возможно, полностью оправдана, но вот часто приводимая история о несколько странном маршруте железной дороги сейчас в основном опровергнута. Говорят, что царь приказал проложить дорогу между двумя крупнейшими городами страны в соответствии с линией на карте, которую он начертил с помощью линейки, и она действительно проходит по прямой за исключением трех странных изгибов – якобы в том месте пальцы государя выступили за край линейки. Но на самом деле они, скорее, объясняются сложным рельефом местности, по которой проходила линия. Схожая легенда возникла позднее и вокруг намного более заметного изгиба, Веребьинского обхода, добавленного к трассе, чтобы избежать тяжелого подъема; хотя это изменение было внесено в 1877 году – спустя более 20 лет после смерти Николая, – оно тоже обросло легендами⁴².

Что касается ширины железнодорожной колеи, то здесь

ительстве железной дороги рабочие обеспечивались бесплатно.

⁴² Веребьинский мост – деревянный девятипролетный мост, длиной почти 50 м и высотой от уровня воды до низа пролетного сооружения 53 м, через одноименный овраг и реку Веребья на трассе Николаевской железной дороги. Построен по проекту архитектора Д. А. Журавского в 1851 г. в самом сложном участке трассы, где на протяжении 17 км железнодорожное полотно поднималось на Валдайскую возвышенность с уклоном в 7,8 %. На момент открытия Веребьинский мост был самым протяженным и высоким железнодорожным мостом России. Его возведение считалось одним из выдающихся достижений николаевского царствования, сооружение моста запечатлено на горельефе памятника Николаю I в Санкт-Петербурге (1859). Обход Веребьинского моста был построен не в 1877 г., как пишет Волмар, а в 1881 г.

отличить правду от вымысла уже не так просто. В то время как Царскосельская железная дорога имела колею 1829 мм, а Варшавско-Венская – 4 фута 8,5 дюйма (1435 мм), Петербургско-Московская линия и, впоследствии, почти вся сеть российских железных дорог имели колею пятифутовую (1524 мм). Обычно это объясняется тем, что Николай I, озабоченный военными соображениями, приказал сделать выбор в пользу этой ширины колеи в оборонных целях, понимая, что необходимость перешивать колею при пересечении русской границы спутает планы любого потенциального захватчика. Это объяснение приемлемо с точки зрения здравого смысла, но на деле все обстоит сложнее. Как это было принято на Руси, как только идея о строительстве железных дорог прижилась, царь направил в Европу и США своих инженеров с целью изучения накопленного там опыта. Из таких поездок эмиссары, как правило, возвращались в сопровождении опытных иностранных специалистов, которые могли дать совет, как внедрить новшества. Из США в качестве такого специалиста прибыл Джордж Уистлер, бывший военный, участвовавший в строительстве нескольких американских железных дорог, – и, кстати, отец Джеймса Уистлера, известного англо-американского художника. Предположительно именно по его совету стала использоваться пятифутовая колея, популярная в начале строительства железных дорог в США, поскольку было ясно, что шесть футов Царскосельской дороги обходятся слишком дорого. Однако сам

факт того, что Николаю было известно о преимуществах отдельной колеи, говорит о том, что выбор в пользу пяти футов был сделан исходя из военных соображений или, по крайней мере, с их учетом. Как оказалось, колея действительно сыграла свою роль в защите от нападения, особенно в годы Второй мировой войны, когда немецкое наступление оказалось в значительной мере затруднено из-за необходимости перегружать военную технику в месте стыковки колеи. Но она доставила немало трудностей и самим русским в период войны с Турцией в 1878 году⁴³.

На пути к реализации проекта его сторонникам пришлось преодолеть немало препятствий. Помимо крепостной рабочей силы нужны были также опытные инженеры, которых не хватало, а значит, нужно было приглашать их из-за границы. Уистлер, по сути, являлся главным инженером, но царь хотел представить этот проект как чисто русское достижение и поэтому назначил двух русских инженеров ответственными за северный и южный отрезки дороги соответственно. В стране, где университеты и технические училища можно было перечесть по пальцам⁴⁴, настолько сильно ощущалась нехватка

⁴³ См. мою предыдущую книгу *Engines of War: How Wars were Won and Lost on the Railways* (Atlantic Books, 2010).

⁴⁴ К середине XIX в. в России успешно функционировала целая сеть высших учебных заведений, число которых значительно превышало число пальцев на руках. Кроме того, учебное заведение для подготовки специалистов в области строительства дорог, Институт Корпуса инженеров путей сообщения, был учрежден в России еще в 1809 г.

собственных инженеров, что «в 1843 году весь выпуск Императорского инженерного училища целиком был направлен на железную дорогу»⁴⁵.

Топография была непростой. Местность в основном имела холмистый рельеф, пересекаемый реками и оврагами, а также глубокими болотами и густыми лесами. Поскольку маршрут преимущественно был проложен по прямой, в ходе строительства требовалось создавать глубокие выемки и высокие насыпи. По своим масштабам проект являлся беспрецедентным. Прежде в России не создавалось ничего (за исключением храмов и крепостей), что потребовало бы привлечения такого огромного числа рабочих и использования таких сложных технологий. Только строительство Петром I в XVIII веке Санкт-Петербурга на топких берегах Финского залива по масштабам сопоставимо с Николаевской дорогой. Даже в сравнении с железными дорогами по всему миру этот проект был достаточно крупным, поскольку лишь немногие магистрали до него превышали по протяженности 100 миль.

Технологии, как и опытных инженеров, в основном приходилось импортировать из-за границы. Царь хотел, чтобы материалы для строительства имели, насколько это возможно, российское происхождение, однако из-за неразвитости отечественной промышленности они в основном поступали из Англии и США. Выяснилось, что заводы на Урале, в сердце российской сталелитейной промышленности, спо-

⁴⁵ Westwood J. N. A History of Russian Railways, p. 32.

собны поставлять лишь малую долю шпал, и цена на их продукцию была намного выше, не в последнюю очередь потому, что транспортировка по российским дорогам стоила дороже, нежели доставка английских товаров по морю. Но хотя бы локомотивы были в основном российского производства⁴⁶, Николай настаивал на привлечении внутренних производственных ресурсов и хотел использовать строительство первой в стране крупной железной дороги в качестве стимула для создания отечественной паровозостроительной промышленности, колыбелью которой должен был стать Александровск в окрестностях Санкт-Петербурга. Техническая документация и чертежи паровозов, – из которых 162 были построены, – выписывались из Америки, как поначалу и мастера, но от иностранных специалистов требовалось обучить местных рабочих не только строить, но и водить локомотивы. Однако только к середине 1850-х годов русским удалось, наконец, накопить достаточно опыта, чтобы справиться с поставленной задачей.

Правительству с огромным трудом удавалось находить деньги для финансирования проекта. Обложить и так уже задыхающееся под непосильным бременем крестьянство дополнительными налогами было не только сложно, но и опасно: это могло привести к бунту. Тот факт, что в вопросах финансирования Николай всегда ставил на первое место не гражданский, а военный сектор, приводил к постоян-

⁴⁶ Выше по тексту автор противоречит сам себе.

ным задержкам в строительстве, так как деньги попросту заканчивались. Не прибавляло строительству скорости и настойчивое стремление царя, жестко контролировавшего работавших на проекте инженеров, как старших, так и младших, перепроверять каждое решение, касающееся даже самых незначительных деталей.

В результате на то, чтобы построить линию, ушло девять лет, а первоначальный бюджет был превышен в два раза, — и все же это был триумф, поскольку новая трасса интенсивно использовалась для перевозки как пассажиров, так и (что не удивительно, учитывая состояние российских дорог) товаров. Несмотря на то, что на путешествие по железной дороге длиной 645 км уходило около 20 часов, объем перевозок превысил все возможные ожидания. В 1852 году за первые полгода эксплуатации по Николаевской железной дороге в день в среднем перевозилось около 2000 пассажиров и огромное количество грузов, в основном мука, зерно и домашний скот. В течение следующих десяти лет объемы грузоперевозок и численность пассажиров стремительно возросли, и линия даже стала приносить прибыль. Высокое покровительство убедительнейшим образом демонстрировало потребность в железной дороге, особенно в свете бюрократических процедур, установленных царским полицейским режимом, когда каждый пассажир должен был иметь гражданский паспорт и специальное разрешение на поездку. Небольшой пример либерализации отражает характер репрессивно-

го царского режима. В декабре 1851 года, спустя месяц после открытия линии, граф Клейнмихель, управлявший железной дорогой, объявил, что представителям свободных классов больше не требуется получать предварительное разрешение полиции на то, чтобы покинуть свою станцию, вместо этого им просто нужно показать свой паспорт при посадке в поезд.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.