

№10 (16) 2016

ЖИВАЯ ИСТОРИЯ

Нет ничего современнее истории



4

ОСАЖДЕННАЯ МОСКВА
ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ
СТОЛИЦЫ ОСЕНЬЮ 1941 ГОДА

12

ПОЛКОВОДЕЦ И ВЛАСТЬ
СУДЬБА МАРШАЛА ПОБЕДЫ
ГЕОРГИЯ ЖУКОВА

22

ЦАРСКАЯ ДОРОГА
К 100-ЛЕТИЮ ТРАНССИБИРСКОЙ
МАГИСТРАЛИ



ЦАРСКАЯ ДОРОГА



Этой осенью Российские железные дороги отмечают 100-летие Великого сибирского пути или Транссибирской магистрали. Ровно век назад – 18 (5 по старому стилю) октября 1916 г. – открытием моста через Амур близ Хабаровска завершилась самая большая стройка конца XIX – начала XX в.

По большому счету Транссибирская магистраль может праздновать юбилеи чуть ли не каждый год: слишком масштабным даже для могучей Российской империи был этот проект. И первая знаменательная дата – это 31 (19) мая 1891 г., когда состоялась закладка первого камня Уссурийской дороги до Хаба-

ровска, ставшая официальным началом строительства дороги (весьма смелого поступка при тогдашних технологиях и весьма скромном финансировании).

3 ноября (21 октября) 1901 г. (115 лет назад) – следующее событие: уложено «золотое звено» на последнем участке строительства Китайско-Восточной железной дороги, то есть произошла смычка рельсов на протяжении Великого сибирского пути. Правда, регулярное движение началось позже.

29 (16) октября 1905 г. в постоянную эксплуатацию введена еще одна часть Транссиба – знаменитая Кругобайкальская дорога, о которой замечательный писатель

К 100-ЛЕТИЮ ТРАССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ



Валентин Распутин сказал: «Когда смотришь на Кругобайкалку или едешь по ней, ощущение такое, будто это даже не человеком все построено, а самим Богом».

Таких знаменательных событий и дат множество в истории самой длинной и самой знаменитой железной доро-

ги в мире, в том числе и строительство Байкало-Амурской магистрали. (Это отдельная и очень интересная история). Перечислять можно долго, но лучше отдать дань уважения этой выдающейся дате и готовиться к следующей. Она наступит уже скоро...

Сергей Канн, старший научный сотрудник Государственной публичной научно-технической библиотеки Сибирского отделения РАН, кандидат исторических наук

Транссибирскую магистраль с полным правом можно называть «царской дорогой» – и за то внимание, которое императорский дом Романовых уделял ее сооружению, и потому что железная

дорога стала поистине царским подарком для огромной страны: для промышленников и предпринимателей, военных экспедиций и торговых караванов, для путешественников и семей переселенцев.

ся ее новая жизнь. Лишь в воспоминаниях осталось беспомощное барахтанье в грязи по 10–15 часов, чтобы проехать перегон в 20 верст.

Первые наброски Транссибирского проекта, или «вопроса



М. Х. Рейтерн, министр финансов Российской империи. 1865 г.

ОТНЫНЕ НИ ОГРОМНЫЕ РАССТОЯНИЯ, НИ ВЕСЕННИЕ ПОЛОВОДЬЯ С ОСЕННИМИ РАСПУТИЦАМИ УЖЕ НЕ ИМЕЛИ ТАКОЙ ВЛАСТИ, КАК РАНЬШЕ

С постройкой Транссиба проблемы развития огромного региона не исчезли, – наоборот, возникло много новых. Но отныне ни огромные расстояния, ни весенние половодья с осенними распутицами уже не имели такой власти, как раньше. Вместе с рельсовым путем Сибирь получила своего рода железную ось, вокруг которой стала вращать-

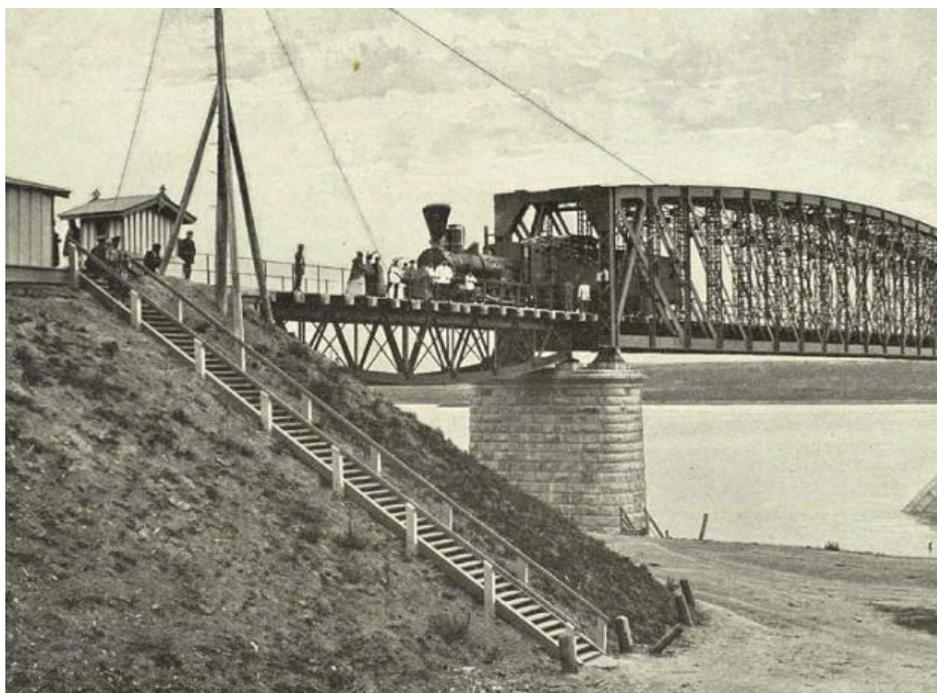
ся Сибирская железная дорога», пришедшиеся на 1830–1850-е гг., были полны фантазий и прожектов. Газеты писали о кругосветных маршрутах будущего, пересекавших Сибирь, но путались в расчетах и ошибались на тысячи верст.

В пореформенное время пришла «пора взросления», отмеченная заботами государственных

мужей. Один из них, Евгений Васильевич Богданович, направленный министром внутренних дел П. А. Валуевым на Урал, 23 марта (по старому стилю) 1866 г. телеграфировал из Екатеринбурга: «Нахожу, что единственным надежным средством к предупреждению голода в Уральском крае в будущем была бы постройка железной дороги из внутренних губерний в Екатеринбург и далее до Тюмени. Такая линия, будучи впоследствии продолженною через Сибирь к китайской границе, получила бы важное стратегическое и международное коммерческое значение».

Через три месяца Богданович уже был на аудиенции у министра финансов М. Х. Рейтерна. Внимательно выслушав посетителя, Рейтерн сказал, что вполне одобряет мысль о постройке железной дороги в Сибирь. «Скажу вам, однако, полковник, – добавил он неторопливо, – что много еще учтет воды прежде, нежели это полезное дело найдет свое осуществление».

За любым большим историческим делом в России всегда стояли выдающиеся государственные деятели. Свой защитник появился и у проекта Сибирской железной дороги – новый министр путей сообщения Константин Николаевич Посьет. Уже через год после своего назначения он провел в правительстве первое официальное утверждение Сибирской железной дороги по «историческому пути» транзитной торговли от Нижнего Новгорода на Казань, далее на Екатеринбург, Камышлов и Тюмень. 19 декабря 1875 г. Александр II изъявил согласие на постройку. Однако по причине ухудшения состояния



Мост через реку Обь. Фото И. Р. Тамошевича. 1899 г.

казны и из-за Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. строительство так и не началось.

Не хватало и знаний о Сибири. На одном из заседаний Русского географического общества, в котором К. Н. Посьет состоял действительным членом с 1856 г., говорилось, что «за Екатеринбургом (даже не за Тюменью) начинается какой-то мрак». Академик Г. И. Вильд предлагал провести «сибирскую нивелировку» на протяжении всего почтового тракта в 3,4 тыс. верст до Иркутска, чтобы помочь правительству в его начинаниях. В 1875–1877 гг. этот неподъемный труд осуществили военные топографы Н. В. Мошков, Ф. Ф. Миллер и Л. А. Большев. Одних только установок инструмента потребовалось до 40 тыс., а данные обрабатывались несколько лет; они имели необычайную цен-

ность – как для науки, так и для будущих изыскателей Транссиба.

Пока шли бесконечные споры о будущем направлении Сибирской железной дороги и исторических путях колонизации Сибири дружиной Ермака «культурное движение Империи» приняло неуклонное направление на юго-восток и юг. Сначала торгово-промышленный люд, а затем ямщики и вольная почта проторили новые кратчайшие пути на Челябинск, Омск и Томск.

Но здесь на первый план вышла политика. Во всеподданнейших отчетах за 1885 г. генерал-губернаторы Приамурья А. Н. Корф и Восточной Сибири А. П. Игнатьев подняли вопрос о постройке рельсовых участков Иркутск – Томск и Байкал – Сретенск, так как увидели «опасную активность Китая в отношении Забайкалья и Уссурийского края». Далее последовала царская



отметка на отчетах, требовавшая решительных действий («Пора, очень пора!»), но министр финансов И. А. Вышнеградский не очень-то верил в существующую угрозу, ссылаясь на традиционную косность китайского правительства, и денег на проведение железных дорог в Сибири не выделял.

Губернаторы обратились к К. Н. Посьету. «Опыт последнего десятилетия показал, – писали они, – что малейшее политическое недоразумение в Европе вызывает мобилизацию войск в Приамурском округе. Такой порядок вещей, стоящий правительству очень дорого и препятствующий успешному развитию края, будет неизбежен до тех пор, пока своевременное прибытие резервов в Приамурский округ не будет обеспечено». Речь в буквальном смысле шла о спасательной операции. «Если нельзя соединить Владивосток

с Россией, – писал полковник Н. А. Волошинов, – то его необходимо соединить хоть с Приамурским краем. Если утопающему сыну вы не можете подать руку, то наверно не откажете бросить хоть спасательный круг».

2 июня 1887 г. записка губернаторов поступила в Главный штаб, но еще до этого, 25 мая, военный министр П. С. Ванновский побывал с докладом у Александра III и получил добро на проведение совещания. Царь-Миротворец выступил арбитром в распрях ведомств.

Бурное обсуждение на квартире у П. С. Ванновского столкнуло сенатора А. А. Абазу, И. А. Вышнеградского, госконтролера Сольского, К. Н. Посьета и морского министра И. А. Шестакова. После совещания, как свидетельствовал барон Корф, с «легкой и дельной руки» начальника штаба Н. Н. Обручева «дело наших железных дорог пошло быстро в ход». Посьет, оставшийся в меньшинстве, правда, подписал особое мнение, крайне недовольный тем, что военные получили карт-бланш на ведение проекта. А это неизбежно должно было привести к ужесточению условий постройки, сооружению узкоколейных дорог для доставки резервов, отказу от казенных работ в пользу частного предпринимательства и прочему. На полях журнала Александр III написал: «Если никто с этим мнением не согласен, то нечего тут делать».

Впрочем, на всеподданнейшем докладе Посьета царь написал: «Все это совершенно справедливо, и надеюсь, что на деле министерство докажет, что оно может строить и быстро, и дешево», после чего инженеры получили относитель-

ную свободу действий, а изыскания двинулись вперед с нарастающим темпом. В конце 1888 г. была готова расценка Средне-Сибирской и Уссурийской линий, а в 1889 г. – Кругобайкальской и Забайкальской.

При производстве изысканий министерство путей сообщения старалось не «корезить» природу, а приспособляться к ней, вести дорогу по «гривам», водоразделам и пологим склонам, пересекать водотоки в местах естественных сужений. Обход населенных пун-

«ВЕЛИКОЕ НАРОДНОЕ ДЕЛО СООРУЖЕНИЯ СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДОЛЖНО ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ РУССКИМИ ЛЮДЬМИ И ИЗ РУССКИХ МАТЕРИАЛОВ»

ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II

тков упрощал постройку, усиливал скоростные качества магистрали и уменьшал цену отчуждения имуществ. Не всегда удавалось найти правильные ходы, но сам принцип «встраивания в природный ландшафт» соблюдался неукоснительно.

Десять лет спустя, когда Сибирская железная дорога была в основ-





Великий сибирский путь.
Картографическое заведение
А. Ильина. С.-Пб.



С. Ю. Витте. Санкт-Петербург, 1880-е гг.

СИБИРСКИЙ ПУТЬ

Картогр. Зав. А. Ильина, С.Пб.

ном построена, бельгийская газета «Messenger de Bruxelles» объяснила извилистый характер магистрали тем, что строящие ее инженеры «старались обходить затруднения, встречавшиеся при работах, вместо того, чтобы побеждать их...». Теперь же, с высоты минувшего столетия, стоит признать, что именно такой извилистый путь, выбранный для «царской дороги», и оказался самым рациональным.

Во второй половине 1880-х гг., когда вопрос о начале работ был на подходе, на арене общественного обсуждения проекта возникла фигура контр-адмирала Николая Васильевича Копытова. Он не стал мелочиться и сразу предложил идею Всероссийской великой

восточной железной дороги, претендовавшей на «центральное положение относительно всей Азии». Линия, начинаясь в Оренбурге, пролегла намного южнее тракта – вдоль 52° с. ш. на Бийск – Минусинск – Нижнеудинск – Иркутск – Кяхту, а затем через Маньчжурию прямо к Владивостоку. В этом проекте, граничившем с фантастикой, наиболее удивительна проницательность, с которой Копытов выбрал Маньчжурию, чтобы обойти труднейший Амурский участок. Записка Копытова инициировала продолжительные дебаты в Русском техническом обществе по всему кругу вопросов Сибирской железной дороги, а С. Ю. Витте (1849–1915), вставший

у руля Транссибирского проекта в 1892 г., не преминул воспользоваться «маньчжурской идеей» адмирала позднее для постройки Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

На этом месте история сделала еще один крутой поворот. После крушения царского поезда в Борках 17 октября 1888 г., в котором погиб 21 человек, Посьету пришлось оставить пост министра. Тут же на место одного радетеля Сибирской дороги заступил новый – в департамент железнодорожных дел назначили титулярного советника Сергея Юльевича Витте, ставшего главным «локомотивом» всего проекта на ближайшие пятнадцать лет. Витте дал твердое обещание Александру III в конце концов довести дело Сибирской дороги до успешного завершения.

Великая дорога стала не только национальным проектом, но и важнейшим династическим предприятием Романовых. Чтобы придать началу работ особое значение, в 1890–1891 гг. император Александр III отправил наследника-цесаревича Николая Александровича

ча в кругосветное плавание. По его прибытии во Владивосток был объявлен именным указ о закладке «сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей целью соединить обильные дарами природы сибирские области с сетью внутренних рельсовых сообщений».

Подробности церемонии закладки начального звена и вокзала во Владивостоке красочно описал один из первых строителей дороги инженер Л. И. Прохаска. После торжественных мероприятий состоялся праздничный завтрак, на котором присутствовало 300 гостей. Перед подачей шампанского наследник «изволил встать» и в воцарившейся тишине зачитал «дивные слова рескрипта», которые «дышали простотой и искренней любовью».

Возвращение наследника в Петербург через всю страну было обставлено так же пышно: широко освещалось в печати, сопровождалось царскими подарками в каждом из более или менее крупных городов, через которые проходил маршрут, иначе говоря, – будущая «царская дорога». Специально к этому путешествию издали особый атлас

карт и секретный свод высочайших отметок по Сибири и Степному краю с 1881 по 1890 г. По словам чиновника Государственной канцелярии, а позднее соратника П. А. Столыпина, В. И. Гурко, именно с этого момента будущий самодержец Николай II стал «чувствовать себя пионером» на Востоке, где до него не бывал «ни один русский император ни до, ни после воцарения» (Гурко В. И. Царь и царица. Париж, 1927. С. 18–21).

После триумфального возвращения в столицу цесаревич был назначен председательствовать

Взойдя на престол, Николай II оставил за собой главенство в Комитете. На вопрос министра финансов Н. Х. Бунге, кому именно следует передать председательство, он прямо ответил: «Это дело так меня интересует, что я желаю сам остаться председателем». По воспоминаниям Витте, наследник, когда-то не без сомнений возглавивший Комитет, став царем, явился прочной гарантией осуществления Великого сибирского пути.

В условиях неограниченной монархии любое постановление и даже мнение Комитета являлось

ВЕЛИКАЯ ДОРОГА СТАЛА НЕ ТОЛЬКО НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТОМ, НО И ВАЖНЕЙШИМ ДИНАСТИЧЕСКИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ РОМАНОВЫХ

в Комитете Сибирской железной дороги, что тоже было закреплено особым рескриптом от 14 января 1893 г. В нем Александр III поручал сыну «привести дело мира и просветительной задачи России на Востоке к концу».

законом, обязательным для всех. Все вопросы бюрократического делопроизводства, даже те, что требовали проведения их через Госсовет, решались в несколько недель, так как уже были предreshены императором.



Александр II



Александр III



Николай II

На огромных просторах от Урала до Тихого океана закипели разнообразные работы: экспедиционные, строительные, гидротехнические, межевые. Гигантская стройка испытывала острый дефицит рабочих рук, так как число мужчин подходящего возраста в полосе тракта не превышало 25–60 человек на версту пути. Однако после нача-

тельным и лесным материалам. В глухих медвежьих углах Сибири высшее покровительство ограждало топографов и геологов от недоброжелательного отношения местного населения и эксцессов бюрократии. Чиновники не осмеливались «замыливать» распоряжения, зная, что во главе сооружения Сибирской магистрали стоит сам император.

Выслушав эти неутешительные вести, августейший председатель Комитета постановил, что «Сибирская железная дорога, это великое народное дело, должна осуществляться русскими людьми и из русских материалов». Конечно, сразу осуществить этот принцип на практике было нереально. Зато, когда посыпались обращения от различных зарубежных дельцов, желавших поучаствовать в постройке Великого сибирского пути, можно было им отказать, сославшись на принятое решение строить все из русских материалов.

Самое удивительное в истории Транссиба – скорость его постройки: вся Сибирская магистраль от Челябинска до Владивостока была сооружена за 10 лет, к 1902 г., если не считать тоннелей на Кругобайкальской железной дороге и КВЖД (1904). Ежегодно прокладывалось

более 500 верст! Таких темпов строительства до этого не знала не только Россия, но и Европа. По сути, за 12 лет были соединены западные и восточные пределы России. При этом дорога, ставшая главной транспортной артерией страны, отличалась высоким качеством работ и современным уровнем инженерных решений.

Разумеется, у разных участков были различные сроки строительства. На это влияло множество факторов: и сложность рельефа, и наличие рабочей силы, и финансирование, и подвоз стройматериалов, и, конечно, необходимость строительства тоннелей и мостов.

Несомненно, самым трудным и дорогостоящим участком был Кругобайкальский. По длине это лишь 1/18 всего пути, а по затра-



Великий сибирский путь. Зарубка шпал. Начало XX в.

ла эксплуатации первых рельсовых участков за Урал хлынул поток переселенцев, готовых взяться за любую работу. В 1893 г. туда приехало 56 тыс. переселенцев, а в 1895 г. – уже 107 тыс. И если в 1892 г. в постройке было задействовано только 9,6 тыс. человек, то в разгар работ – с 1895 по 1896 г. – их насчитывалось уже 84–89 тыс. человек.

Во многих районах Сибири – на Алтае, в Забайкалье и Степном крае – сложилась очень пестрая картина отношений собственности. Здесь совместно хозяйствовали старожилы и «инородцы», новопоселенцы и казаки. Царская опека Транссибирского проекта позволяла решать острые конфликты, вести межевые работы и разведку полезных ископаемых, помогала получить льготный доступ к строи-

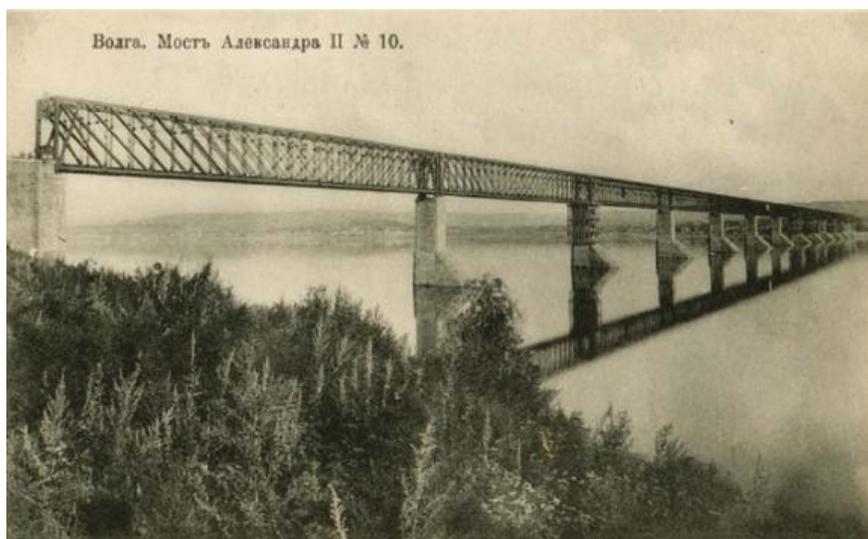
Когда на 10-м заседании Комитета встал вопрос о снабжении дороги рельсами местного производства, выяснилось, что дворцовое

САМОЕ УДИВИТЕЛЬНОЕ В ИСТОРИИ ТРАНССИБА – СКОРОСТЬ ЕГО ПОСТРОЙКИ

ведомство не имеет денег для организации их изготовления в Кузбассе, но ведет переговоры с французской компанией, желающей этим заняться. В это же время из Англии везли, но не довели 6 тыс. рельсов, половина из которых утонула во время шторма в устье Енисея.

там – четверть всех вложенных денег. Через гранитные скалы проложены проложены десятки тоннелей и галерей общей длиной 600 км. И все это – киркой и лопатой, всего за два года и три месяца... Кстати, этот участок был сдан на год раньше намеченного срока: из-за начавшейся Русско-японской войны необходимо было срочно решить вопрос доставки военных грузов и личного состава на Дальневосточный фронт. К сожалению, дорога начала реально действовать только 16 октября 1905 г., а до этого и байкальский паром, на котором перевозились паровозы, и проложенная по льду озера железная дорога совершенно не справлялись со своими задачами, что сыграло в войне свою отрицательную роль.

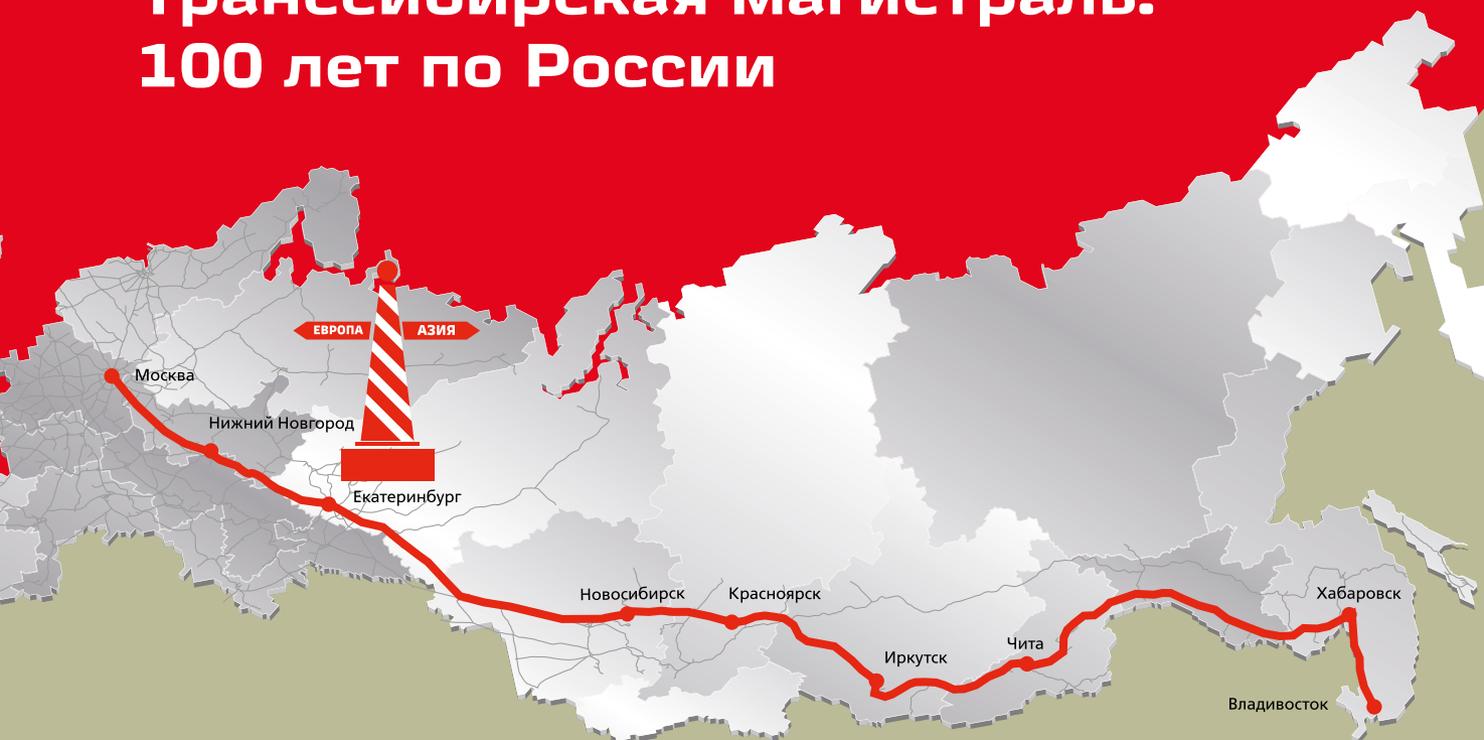
Необходимость значительно увеличить грузопоток через Сибирь вынудил кабинет министров в июне 1907 г. принять решение о строительстве второй колеи Транссиба. В 1908 г. началась прокладка последнего участка от станции Куэнга до Хабаровска протяженностью более 2 тыс. км. Главным «предприятием» этой дороги был мост через Амур. На строительстве самого длинного в Евразии моста – 2600 м (!) – трудились в три смены 2 тыс. рабочих: угроза новой войны диктовала необходимость ввода последнего участка дороги в эксплуатацию в кратчайший срок. Несмотря на колоссальные трудности (в разгаре была Первая мировая война), 5 октября 1916 г. Алексеевский мост, названный в честь наследника престола, был торжественно открыт. Началась великая жизнь Транссибирской магистрали!



Волга. Мост Александра II. Начало XX в.

Транссибирская магистраль – поистине неиссякаемый источник тем для журнала «Живая история». В этом номере мы разместили статью новосибирского историка Сергея Канны. Но в редакционном портфеле еще очень много материалов: об уникальных мостах Транссиба; о людях, чьими порой героическими стараниями была построена дорога; о неординарных инженерных решениях; о больших городах и малых селах, что возникли на железной дороге; о легендарных составах, что курсировали с запада на восток, и о династиях, что работали на них больше века... Наконец, о миссионерском значении Великого сибирского пути, об известных пассажирах и путешественниках, которые оставили потомкам любопытнейшие наблюдения о «жизни на колесах». А насколько интересен советский период Транссиба!..

Транссибирская магистраль: 100 лет по России



Транссиб – крупнейшая в мире железнодорожная магистраль, вошедшая в Книгу рекордов Гиннеса сразу по трем показателям: общая длина, количество станций и темпы сооружения.

Транссиб стал памятником героизма, патриотизма и самоотверженного труда строителей. Он является настоящим собранием инженерных и архитектурных свершений.

Сегодня Транссиб живет и развивается на огромном протяжении от Москвы до Владивостока, общая длина магистрали – 9 288,2 км. Преимущества Транссиба очевидны: время прохождения контейнерного поезда из Китая в Европу составляет 7 суток, а время следования морским путем – 28 суток.

ОАО «РЖД» реализует мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры Транссибирской магистрали, что позволит осуществлять вывоз грузов с основных месторождений Восточного полигона до 66 млн тонн в год. Результатом этого проекта ОАО «РЖД» станет развитие промышленных предприятий региона, создание рабочих мест, формирование необходимых экономических условий для эффективного и устойчивого развития Сибири и Дальнего Востока.

Меняемся для вас!

www.rzd.ru