



КРИСТИАН ВОЛМАР

Транссибирская магистраль

История создания
железнодорожного
скелета империи



Кристиан Волмар

**Транссибирская магистраль.
История создания
железнодорожного
скелета империи**

«Кучково поле»

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)52

Волмар К.

Транссибирская магистраль. История создания железнодорожного скелета империи / К. Волмар — «Кучково поле»,

ISBN 978-5-9950-0669-5

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.

УДК 94(47)
ББК 63.3(2)52

ISBN 978-5-9950-0669-5

© Волмар К.
© Кучково поле

Содержание

Вместо предисловия	6
Введение. На край света	8
Глава первая. Медленные объятия	12
Глава вторая. Борьба за Сибирь	30
Глава третья. Успех Витге	41
Глава четвертая. В сибирских степях	50
Конец ознакомительного фрагмента.	51

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 (настоящая 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 магистрали», 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 путе-

вые 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.

Трансиб – 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 Трансиба, 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 Трансиба 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 ответвлений 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 Трансиба 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 Трансибу на бронепоезде, осуществлял командование частями Красной армии, сражавшимися с контрреволюционными силами, в боях с которыми с обеих 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 Трансиба в геополитику трудно переоценить. Не будь этой магистрали, современные карты Европы и Азии выглядели бы совсем иначе.

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 Трансиба на всем его протяжении исключительно по территории самой России. Конечным участком Транссибирской магистрали стала Амурская железная дорога, сданная в эксплуатацию в 1916 г.

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.

Черeda 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 русских 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 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 мздоимство, 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-японской, 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

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).

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 Байкало-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 памятному 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, Транссиб – 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. Транссиб – это большая поездка на поезде. Все остальное просто мелочь».

И о датах. Вплоть до Октябрьской революции (которая 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.

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

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 поездам.

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 началось 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 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

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

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.*)

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 поездка 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 перевозили 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 лошастью, 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 перевозить 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, поставлен-

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

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

⁹ Автор выпускает из виду, что в зимний период замерзшие русла рек также являлись прекрасными дорогами, обеспечивая

ные 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 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 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 бриллиантовые серьги, словно, нарочно подчеркивают черноту рук и ногтей, которые у них не было возможности помыть, 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

ровный санный путь, особенно в условиях сибирской тайги.

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

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, реze 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.

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

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 разъехаться 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 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 возничих. Наскочив на припорошенный снегом камень, можно было сломать полозья саней, не подлежащих 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, груженных 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 двигался 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

Press, 1991), p. 24.

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

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.

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 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 некоей 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, уже носили под сердцем детей, отцом которых был сей браваый вояка. Как пишет Хэрмон Таппер, автор опубликованного в 1960-х годах исследования, посвященного истории магистрали, донжуана сменил на посту другой, более благонадежный сопровождающий, но, «несмотря на это, к тому времени, 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 уготовила это тяжелое испытание, было необыкновенно велико. Ссылка в Сибирь стала использоваться в качестве наказания еще в XVI веке, но первоначально ей подвергались лишь немногие преступники. Причем в те времена Сибирь считалась легкой карой. Русские имели склонность жестоко и беспощадно расправляться с любым, кто преступил закон или бросил вызов государству. Складывалось впечатление, что русские правители находят удовольствие в том, чтобы изобретать особенно изощренные и мучительные способы убийства своих жертв.

Людей сажали на кол, вешали и обезглавливали за незначительные преступления, а порка и клеймение вообще считались обычным делом. Увечь я – такие, как отсечение конечностей или языка, – также были в ходу. Однако в середине XVIII века императрица Елизавета Петровна, дочь Петра Великого, решила, что варварству пора положить конец. Она отменила

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

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

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

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 депортации 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 пересылки, 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 пред-

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 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.*

полагает, 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, продлевающих жизни тысяч ссыльных на бумаге с целью положить себе в карман деньги, выделяемые государством на их содержание»²⁵. Все это служило чуть ли не стимулом к тому, чтобы убивать заключенных или подталкивать их к бегству, после чего они оказывались вынуждены владеть 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 железных 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 тяговой 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 вырубов и туннелей, облегчавших подъем, а также тем, что рельсы из углового железа, использовавшиеся повсеместно, были заменены на выпуклые чугунные,

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.

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

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, 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 первопроходческий 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.

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 являют 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 наземным 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 ком-

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

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.

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.

пенсировать 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: «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. 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 колеями шириной 1,8 метра (позднее замененной на стандартную для России 1,5-метровую) была открыта в 1837 году, когда первый поезд из восьми вагонов, двигавшийся со средней скоростью 48 км/ч, проделал путь до Царского Села за 28 минут. В следующем году ветку продолжили до Павловска, который представлял собой небольшой курорт с буфетами, концертами и бальным залом, куда петербуржцы приезжали на день-два, чтобы развлечься, что было редким

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.

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.

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 приобщиться 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.

Учитывая стремление царя во что бы то ни стало удержать власть³⁶, нет ничего удивительного в том, что успех Царскосельской 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 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 Канкрин, выразивший мнение наиболее консервативно настроенной части высшего общества, пользовавшейся сильным влиянием как в Европе, так и в Америке, сопротивлялся

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

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. Двухединая 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 качестве дивидендов.

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 Рейлроуд» в штате Нью-Йорк. История создания Николаевской железной дороги аналогична (в том, что касается ее целевого назначения – установления и упрочения государственной 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 эпидемий 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.

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

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,

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 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 потому назначил двух русских инженеров ответственными за северный и южный отрезки дороги соот-

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 двухчасовый перерыв на обед и отдых. Кстати, питанием на строительстве 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.

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

ветственно. В стране, где университеты и технические училища можно было перечесть по пальцам⁴⁴, настолько сильно ощущалась нехватка 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, способны 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 постоянным 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,

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.

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

⁴⁶ Выше по тексту автор противоречит сам себе.

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 репрессивного 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.

Таким образом, железная дорога сыграла свою, пускай и маленькую, роль в процессе либерализации, так как теперь «по крайней мере, высшим слоям русского общества больше не нужно было каждый раз получать в полиции разрешение, чтобы покинуть свое место жительства»⁴⁷.

Однако подавляющее большинство пассажиров путешествовало третьим классом, из чего можно заключить, что, несмотря на полицейские правила, крестьяне оценили преимущества железной дороги. Пассажиры привлекали удивительно низкие цены на билеты. Стоимость проезда для пассажиров третьего класса составляла всего семь рублей, что было хотя и не по карману беднейшим слоям населения, все же дешевле, чем в Европе. Настоящим подарком было и то, что пассажиры третьего класса могли путешествовать в товарных поездах, размещаясь на скамьях в крытых грузовых вагонах. Стоило это всего три рубля за поездку, длившуюся 48 часов, поскольку максимальная скорость таких составов составляла 16 км в час. Ежедневно по дороге курсировали три пассажирских состава и только один экспресс с местами первого класса; но, как сообщала «Таймс» в 1865 году, цена самого дорогого билета, стоившего 19 рублей, была вполне оправдана. И действительно, условия не уступали тем, что предлагались в лучших европейских и американских поездах того времени: «Путешественников встречали ярко освещенные салоны... роскошные диваны и кресла приглашали уставших путников отдохнуть... когда наступало время отправляться ко сну, *valet de chamber* провожал джентльменов, [в то время, как] *femmes de chamber* показывала дамам их спальни и будуары»⁴⁸. Так что не было никакого неудобства, вызванного совместным путешествием представителей разных полов, которое шокировало англичан в Америке примерно в то же время⁴⁹.

Петербургско-Московская железная дорога стала по завершении строительства лучшей в Европе, намного превзойдя зарубежные аналоги, именно благодаря интересу, проявленному царем к этому проекту: «Осуществить строительство на таком высоком уровне стало возможным потому, что правительство Николая I демонстрировало твердое намерение задействовать все имеющиеся в стране финансовые ресурсы, имея, кроме того, в своем распоряжении хорошо подготовленных, опытных, компетентных и честных руководителей, а также доступ к новейшим зарубежным технологиям»⁵⁰. В результате в России появилась одна великолепная железная дорога, о чем свидетельствует тот факт, что ее сегодняшний маршрут почти не отличается от первоначального; но из-за крупных затрат на строительство и ограниченности государственных средств Россия слишком медленно расширяла свою железнодорожную сеть.

Хотя и являвшая собой несомненный успех в глазах тех, кто имел возможность воспользоваться преимуществами новой формы путешествия, линия лишь со временем начала оказывать сколько-нибудь заметное влияние на экономику страны в целом. Перевозка продуктов

⁴⁷ Haywood R. M. *Russia Enters the Railway Age, 1842–1855*, p. 451.

⁴⁸ The Times, 10 октября 1865. *Valet de chamber (фр.)* – камердинер, зд. проводник. *Femmes de chamber (фр.)* – горничная, зд. проводница (Примеч. ред.)

⁴⁹ Об этом рассказывается в моей предыдущей книге *The Great Railway Revolution* (Atlantic Books, 2012).

⁵⁰ Haywood R. M. *Russia Enters the Railway Age, 1842–1855*, p. 475.

питания и сырья по железной дороге была дешевле и быстрее, что значительно снижало стоимость продуктов для городских жителей. Железная дорога предоставляла новые возможности крестьянам, которые теперь могли искать работу дальше от своих деревень, но из-за отсутствия поначалу ответвлений от основной магистрали это благо распространялось лишь на тех, кто жил вдоль дороги. От местной знати постоянно поступали предложения по строительству таких ответвлений, которые соединили бы дорогу с соседними городами, но правительство отвергало все подобные планы – еще одна иллюстрация его нерешительности в отношении модернизации Российской империи. Но важнее всего, что промышленная зона на Урале долгое время не была соединена с двумя главными городами страны, и это сильно тормозило ее развитие.

За сорок лет, прошедших между постройкой Николаевской железной дороги и началом строительства Транссибирской магистрали, Россия приняла идею о необходимости создания национальной железнодорожной сети, но, как обычно, взялась за ее воплощение намного менее торопливо, нежели ее европейские коллеги.

В отличие от многих других стран, с энтузиазмом вступавших в эпоху железных дорог, Россия обошлась без периода повального увлечения этим новшеством. Принимая во внимание ограниченные ресурсы, считалось, что страна может позволить себе построить только одну крупную железную дорогу за один отрезок времени, поскольку финансирование строительства шло из государственной казны. Завершение сооружения Николаевской железной дороги вдохновило царя отдать приказ о начале нового проекта – Петербургско-Варшавской железной дороги, которая также стала государственным предприятием. На этот раз не возникало никаких сомнений по поводу основной цели ее создания – сохранения контроля над беспокойным Царством Польским и сопротивления любым попыткам нападения с запада: «В отличие от Петербургско-Московской железной дороги, эта линия строилась главным образом исходя из военных и административных целей»⁵¹. Трасса от Москвы до Одессы на Черном море через Украину, хлебную житницу страны с ее плодородными землями, была бы намного выгоднее с экономической точки зрения, но Николай I имел иные приоритеты. Однако, как отмечает в своей книге, посвященной первым русским железным дорогам, Ричард Хейвуд, здесь Николай просчитался, потому что линия до Одессы «также имела бы важнейшее военное значение, поскольку удар был нанесен западными державами не через Царство Польское, как опасался царь, а через Крым»⁵².

Крымская война послужила толчком к расширению железнодорожной системы. В ее начале, в 1853 году, Россия могла похвастаться лишь тысячью километров железных дорог – намного меньше, чем у ее европейских противников, таких как Англия, где этот показатель был почти в десять раз выше. Неразвитость транспорта в значительной мере затрудняла оборонительные мероприятия. В Крым, омываемый водами Черного моря, можно было попасть только традиционными водными путями, и последующие взаимные обвинения в поражении звучали в основном как жалобы на несовершенство транспортной системы. Кроме того, русским было известно, что англичане построили первую военную железную дорогу, чтобы помочь прорвать затянувшуюся оборону Севастополя⁵³. Николай, сломленный неудачами своей любимой армии, умер во время войны, оставив трон сыну, гораздо более либерально настроенному Александру II, который взялся за осуществление крупномасштабной программы по строительству железных дорог.

Александр, ставший царем в 1855 году, сумел использовать сокрушительное поражение в Крымской войне в качестве стимула к быстрому развитию железнодорожной сети. В отли-

⁵¹ Haywood R. M. *Russia Enters the Railway Age, 1842–1855*, p. 5.

⁵² Ibid., p. 6.

⁵³ См. мою предыдущую книгу *Engines of War*, в которой рассказывается о роли этой железной дороги.

чие от своего отца, он не возражал против участия в программе частных компаний и с большим энтузиазмом относился к использованию зарубежных технологий⁵⁴. Он учредил Главное общество российских железных дорог, финансировавшееся преимущественно французскими и английскими инвесторами. Но при этом русское правительство приняло на себя финансовые риски, гарантировав акционерам выплату 5 % годовых – разновидность государственного капитализма. Это соглашение стимулировало мини-бум в сфере железнодорожного строительства, результатом которого стало появление нескольких линий между Балтийским и Черным морями, в том числе соединивших Киев и Одессу. Они были построены главным образом для перевозки зерна и другой сельскохозяйственной продукции. А в 1862 году завершилось строительство Петербургско-Варшавской железной дороги с веткой до прусской границы. Еще одна магистраль соединила Гельсингфорс (совр. Хельсинки), в то время входивший в состав Российской империи, и Санкт-Петербург. Однако Главное общество российских железных дорог оказалось неспособно выполнить все свои обязательства, и отношения между ним и правительством стали напряженными, не в последнюю очередь потому, что управлявшие им французские директора предпочитали жить в Париже, где они вели роскошную жизнь, что не прибавляло им любви со стороны русских коллег – государственных служащих. На самом деле «создание Главного общества угрожало будущему не только российских железных дорог, но и самого государства»⁵⁵. Как это часто случалось с первыми железнодорожными проектами, Общество недоценило стоимость строительства, отчасти из-за собственной некомпетентности, отчасти из-за всеобщей коррупции, и неоднократно обращалось к правительству с просьбой о предоставлении дополнительных средств на завершение того или иного из многочисленных проектов. Это привело к смятению среди аристократии, поскольку несколько министров и даже члены царской семьи имели в Главном обществе значительные пакеты акций.

После череды новых переговоров в 1860-х годах строительство большинства линий была закончено, и в России начала образовываться железнодорожная сеть.

Хотя Александр II с большим доверием относился к свободному предпринимательству, нежели его отец, частных предпринимателей по-прежнему невозможно было убедить строить железные дороги целиком и полностью на свой страх и риск. Было сомнительно, что российская экономика, до сих пор базировавшаяся преимущественно на сельском хозяйстве и горном промысле, способна обеспечить прибыльную работу железных дорог. Несмотря на это, правительство понимало важность создания железнодорожной сети и в 1866 году разработало план ее расширения. Это послужило толчком к невиданному ни до, ни после рывку в развитии российской железнодорожной транспортной системы: в первое десятилетие, до 1877 года, их общая протяженность, составлявшая 4816,7 км, увеличилась почти втрое, а затем еще удвоилась к 1897 году, когда было закончено строительство отрезка Транссибирской магистрали.

И хотя этот железнодорожный бум помог нескольким дельцам, «железнодорожным баронам», как их стали называть, значительно обогатиться – основной движущей силой по-прежнему оставалось государство. Дело в том, что железнодорожные магнаты чаще видели свою выгоду в получении прибыльных контрактов от государства, нежели в строительстве линий, способных приносить доход. На самом деле большинство рисков, связанных со строительством и эксплуатацией железных дорог, брало на себя государство, в то время как учредителям железнодорожных компаний по-прежнему гарантировался возврат денежных средств. С ростом уверенности в российской экономике появилось несколько частных железнодорожных компаний, но в целом участие государства в проектах оставалось ключевым, поскольку ни одна линия

⁵⁴ Николай I при строительстве первых российских дорог активно использовал как передовые зарубежные технологии, так и привлекал иностранный капитал. Активное участие государства в финансировании строительства было обусловлено как масштабами работ, неподъемных для частных компаний, так и финансовой несостоятельностью ряда частных подрядчиков, обанкротившихся при сооружении первых российских железнодорожных линий.

⁵⁵ Westwood J. N. A History of Russian Railways, p. 41.

не могла быть построена без его разрешения и, в подавляющем большинстве случаев, без его финансовой поддержки. Сложная система частно-государственной собственности была рационализирована в конце 1880-х годов министром финансов Николаем Христиановичем Бунге, которому впервые удалось создать настоящую железнодорожную сеть. Железные дороги, находившиеся в частном и государственном владении, вынуждены были взаимодействовать, например, путем формирования единых тарифов и использования подвижного состава друг друга там, где это было целесообразно. Это задало тон строительству Транссибирской магистрали, которая, бесспорно, была государственным проектом.

В отличие от Петербургско-Московской железной дороги, большинство более поздних дорог строилось с минимальными затратами – с крутыми поворотами, недостаточным балластным слоем и большими подъемами. Мосты сооружались из некачественных материалов и периодически обрушались, а рельсы часто ломались⁵⁶. От серьезных аварий спасало лишь то, что максимальная скорость обычно не превышала 40 км/час. Станции часто располагались далеко от населенных пунктов, которые они обслуживали, поскольку было дешевле вести железнодорожные пути по долинам, нежели через холмы, на которых в старину строились многие города и села для защиты от вражеского вторжения. Многие из этого было общим и для Транссиба.

Несмотря на все это, появление железных дорог изменило жизнь местного населения, которое, как правило, встречало их с одобрением – так же, как было примерно 30 годами раньше в Европе. Некоторые любящие побрюзжать помещики ворчали, что шум будет мешать им спать, или что от дыма заболит скотина, но большинство радовалось появлению железных дорог, а крестьяне стекались издалека, чтобы поприветствовать первый поезд. Экономика региона менялась, поскольку занятых на строительстве линии рабочих необходимо было кормить, и цены на зерно возрастали «иногда в десять раз»⁵⁷. Затем, после того как линия была построена, цены на землю тоже поднимались.

Между 1865 и 1880 годами количество перевозимых грузов выросло вдвое, а в течение следующего десятилетия этот показатель увеличился еще в два раза. Основной объем грузоперевозок составляла пшеница, которая стала важной статьёй российского экспорта; уголь из Донецкого угольного бассейна, захватывающего территорию России и Украины, также приобретал все большую значимость. Возросли и пассажирские перевозки, но они имели ярко выраженный сезонный характер, и первоначально среди проезжающих доминировали сельскохозяйственные рабочие, а позднее, когда железная дорога приобрела популярность и среди зажиточных классов, к ним присоединились «дачники», совершавшие ежегодный переезд в загородный дом, имевшийся почти у каждой состоятельной семьи⁵⁸. Россия по-прежнему была плохо развитой и отсталой страной, но ее железнодорожная транспортная система являлась одним из тех аспектов экономики, которые, вне всякого сомнения, можно было назвать современными. Не столь интенсивная, как в Европе или Америке, сеть, тем не менее, была эффективной и стяжала заслуженное признание в качестве важной составляющей экономики страны.

⁵⁶ Во второй половине XIX в. в Российской империи начался настоящий «железнодорожный бум». В области железнодорожного мостостроительства, учитывая возведение пролетных сооружений в сложнейших природно-климатических условиях, Россия вообще лидировала в мире. Значительный, но далеко не критичный износ рельсового полотна был вызван геометрически увеличивающимися темпами и объемами железнодорожных перевозок. Приходившие в негодность рельсы старались своевременно ремонтировать/заменять.

⁵⁷ Westwood J. N. A History of Russian Railways, p. 64.

⁵⁸ Преимущества железной дороги первыми оценили имущие классы, крестьянство (которое и составляло большую часть сезонных рабочих) в силу инертности своего мышления довольно продолжительное время после появления в России первых железных дорог старалось по возможности не пользоваться новым видом транспорта, предпочитая ему собственные ноги и/или традиционный гужевой транспорт. Также не был массовым явлением переезд «дачников» по железной дороге. Собственные дачи в то время имелись у абсолютного меньшинства, большая же часть снимала их на сезон в незначительном отдалении от места работы главы семейства. До (с) дачи добирались, используя лошадей в качестве тягловой силы, поскольку требовалось перевезти с началом/закрытием дачного сезона огромное количество вещей, что было просто нереальным при помощи железной дороги.

Однако не грузовые и не пассажирские перевозки были главной причиной, объясняющей заинтересованность государства в развитии железнодорожной сети, а ее стратегическое значение. Так, Варшавская линия вскоре после своего открытия была использована при переброске войск для подавления непрекращающихся волнений в Польше⁵⁹. Таким образом, несмотря на постоянный недостаток средств в казне, желание укрепить рубль и медленные темпы промышленного развития, железные дороги имели приоритетное значение. Как позднее выразился военный министр Александра III: «Железные дороги сейчас являются самым мощным и важным элементом военных действий. Поэтому, несмотря на финансовые трудности, весьма желательно добиться того, чтобы наша железнодорожная сеть была не хуже, чем у наших врагов»⁶⁰. На самом деле ничем иным, кроме стратегических планов, нельзя объяснить интерес к Транссибу, строительство которого, как рассказывается во второй главе, началось в начале второй половины XIX века.

⁵⁹ После открытия Петербургско-Варшавской железной дороги в 1862 г., в Польше было лишь одно антироссийское восстание – в 1863–1864 гг. Правительство Александра II не перебрасывало военные силы по железной дороге, поскольку на территории Царства Польского на момент восстания было расквартировано порядка 90 000 российских военных, которые и подавили бунт мятежников.

⁶⁰ *Westwood J. N. A History of Russian Railways*, p. 65.

Глава вторая. Борьба за Сибирь

По мере того, как сеть железных дорог все гуще опоясывала европейскую часть России, идея строительства магистрали, которая бы протянулась на российский Дальний Восток, начала все сильнее овладевать умами. Однако процесс шел медленно. У идеи имелись самые разные сторонники, идеалисты и мечтатели, считавшие себя первыми, кому она пришла в голову, а поскольку некоторые из них были иностранцами, зарубежные писатели относились к подобным претензиям с излишним доверием.

Одна из таких сомнительных историй, получивших широкую известность, гласит: первым потенциальным строителем Транссиба был английский джентльмен по имени мистер Далл. Версия была настолько занятной, что многие писатели просто не могли удержаться, чтобы не повторить ее. Человека, о котором идет речь, на самом деле звали Томас Дафф – в процессе многократного пересказа его имя забыли, а фамилию исказили, но его потомки восстановили истину. Предложенный им план, без сомнения, не был лишен смысла. Дафф был путешественником, он побывал в Китае и возвращался на родину через Санкт-Петербург. Здесь он в 1857 году встретился с тогдашним русским министром транспорта (или, как официально именовалась эта должность, Главноуправляющим путями сообщения) Константином Владимировичем Чевкиным и предложил тому построить трамвайную линию от Нижнего Новгорода, в 426 км от Москвы, на восток через Казань и Пермь до Урала. Эта линия стала бы началом Транссибирского пути. По расчетам Даффа, стоимость проекта должна была составить 20 миллионов долларов и принести 14 % дохода. За это он хотел, чтобы государство гарантировало ему 4 % от прибыли. Кроме того, известно, что Дафф говорил, будто на линии может использоваться конная тяга, видимо, имея в виду четыре миллиона диких лошадей, бродивших по просторам Западной Сибири. Несмотря на то что даже неистощимые на выдумки викторианцы назвали бы замысел непрактичным, многие историки упоминали о нем всерьез. К сожалению, это, вероятно, был всего лишь анекдот, родившийся из невзначай брошенного замечания.

В любом случае К. В. Чевкин, метко изображенный Эриком Ньюби как «человек, известный своей вспыльчивостью и к тому же ярый противник прогресса»⁶¹ – описание⁶², которое подходило многим его преемникам в правительстве, сопротивлявшимся любым попыткам модернизировать Россию, – не пришел в восторг от идеи Даффа и выпроводил его со словами, что план «представляется неосуществимым из-за климатических условий»⁶³. Три года спустя Дафф предпринял еще одну попытку, но безрезультатно.

Чтобы обойти проблему со снежными заносами, на которую ссылался Чевкин, бывший губернатор Томска по фамилии Супренко внес предложение, которое было еще более нелепым, чем идея Даффа про диких лошадей, – с той лишь разницей, что он не шутил. Он выдвинул идею строительства конной железной дороги, которая весь путь до Тюмени, располагающейся в 1769 км от Москвы, и Иркутска, недалеко от Байкала, проходила бы внутри деревянной галереи. Не удивительно, что Чевкин прогнал и его тоже⁶⁴.

Однако в то же самое время рождались и вполне серьезные идеи, касавшиеся строительства железных дорог в Сибири. Первое предложение поступило от русского подданного,

⁶¹ *Newby E.* The Big Red Train Ride (Penguin Books, 1980), p. 62.

⁶² На самом деле, назначение в 1855 г. К. В. Чевкина, имевшего репутацию умного и деятельного чиновника, на должность главноуправляющего путями сообщения, по воспоминаниям князя Д. А. Оболенского, «было встречено всеобщей радостью, восторгом и восклицаниями, все целовались и поздравляли друг друга, по рукам даже ходили стихи по этому случаю».

⁶³ *Tupper H.* To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway, p. 39.

⁶⁴ В действительности К. В. Чевкин был главноуправляющим путями сообщения в 1855–1862 гг., а А. П. Супруненко (Волмар неправильно указывает его фамилию) был губернатором Томска в 1871–1880 гг.

Николая Николаевича Муравьева, дальновидного и довольно либерального генерал-губернатора Восточной Сибири. Он был назначен на этот пост в 1847 году, и задача, поставленная перед ним царем, носила откровенно империалистический характер – защищать интересы и расширять влияние России на Дальнем Востоке. В нарушение существующего договора он установил контроль над спорной с Китаем территорией, увеличив площадь Российской империи примерно на 644 000 кв. км, что составляет почти две Франции, и, в том числе, присоединил важнейший водный путь по реке Амур⁶⁵, который открывал доступ в Тихий океан. Для защиты этих приобретений он построил множество крепостей и старался сделать экономику Сибири более эффективной, задействуя природные ресурсы, например уголь. Муравьев, прозванный за свою деятельность Амурским, понимал, что транспорт – и, в частности, железные дороги – должен стать ключевым средством поддержания контроля над вновь обретенными территориями. Он проложил от Александровска, русского порта, основанного в середине XIX века на острове Сахалин в Японском море, до Софийска в низовье Амура маршрут дороги протяженностью около 65 км, которая почти по всей длине являла бы собой границу между Россией и Маньчжурией. По замыслу, новая железная дорога должна была стать транспортной артерией, позволявшей миновать устье Амура, опасное для судоходства из-за пльвунув. Но если Муравьев, преследовавший империалистические цели, мог позволить себе не заметить, что маршрут пролегает по территории Китая, то Чевкин этого сделать не мог, – так что этот план также отправился в мусорную корзину⁶⁶.

Затем явились три англичанина, чьи фамилии – Слей, Хорн и Морисон – наводили на мысль о сомнительной адвокатской конторе, а имена поглотило время. Они хотели построить линию от Нижнего Новгорода через всю Сибирь до Александровска, дабы «облегчить сообщение между Европой, Китаем, Индией и Америкой»⁶⁷ – похвальная цель в период международной напряженности, вызванной Крымской войной. Как и Дафф, они разработали финансовую смету, предложив организовать заем в 25 миллионов долларов в обмен на предоставление земли и концессию сроком на 90 лет, но идея, по всей видимости, не вызвала в правительстве особого интереса.

Наконец, один страстно увлекавшийся Сибирью уроженец Нью-Йорка решил попытаться счастья, предложив более обстоятельный план. Это был Перри Макдона Коллинз, искатель приключений и, по имеющимся сведениям, первый американец, который пересек Сибирь из конца в конец, частично передвигаясь водными маршрутами. Учитывая несколько пышное название его должности – торговый представитель Соединенных Штатов Америки на реке Амур, он мог считаться более серьезным кандидатом в строители железной дороги, нежели его предшественники. По мнению Н. Н. Муравьева и второго царского сына, великого князя Константина, предлагавших ему поддержку, «честным, убедительным и в высшей степени приятным человеком»⁶⁸, обладавшим ораторским талантом. Коллинз, которому наскучила работа в качестве клерка в банке и брокера на бирже в Сан-Франциско, куда золотой песок доставляли сами золотоискатели, заболел Сибирью, увидев в ней своего рода Эльдorado для американских

⁶⁵ По Айгунскому трактату 1858 г., заключенному при активном участии Н. Н. Муравьева, Амур на всем протяжении стал лишь пограничной рекой между Россией и Китаем. Во владениях России первоначально было только левобережье реки, к тому же российский берег у устья вскрывался значительно позже правого, китайского. Большой проблемой для России стало освоение и заселение приграничной с Китаем территории. Отметим, что Муравьев-Амурский не захватывал бассейн Амура, а восстановил историческую справедливость, возвратив во владения Российской империи уступленные Поднебесной территории по Нерчинскому договору 1689 г.

⁶⁶ Железнодорожного сообщения между островом Сахалин и материком, даже с учетом многократно возросших за прошедшие полтора века технических возможностях, нет до сих пор. На самом деле, генерал-губернатор Восточной Сибири предлагал соединить железной дорогой город Софийск (ныне село) с Александровским постом (ныне – поселок Де-Кастри) в заливе Чихачева Японского моря; трасса должна была проходить вдоль берега Амура.

⁶⁷ *Tipper H. To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway*, p. 40.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 43.

коммерсантов. Он поспешил в Санкт-Петербург, где встретился с Муравьевым и некоторыми другими официальными лицами, и начал свое путешествие по Сибири.

Рассказ об этом путешествии в компании загадочного «м-ра Пейтона» помогает понять, что представляла собой поездка по почтовой дороге в середине XIX века, и демонстрирует, с какой скоростью можно было передвигаться по Сибири при условии, что путешественник пользовался поддержкой со стороны властей. Коллинз являлся счастливым обладателем личного письма от Муравьева, что, несомненно, ускоряло процесс, и мог ехать, почти не останавливаясь. Американец, которому Н. Н. Муравьев посоветовал путешествовать зимой, когда погодные условия позволяли ехать быстрее, двигался со скоростью 160 км/день и добрался до Иркутска (5703 км) всего за 35 дней. В свойственной ему педантичной манере Коллинз сообщал: «За время путешествия мы 210 раз меняли лошадей, 200 раз возникли и 25 раз форейторов»⁶⁹. В пути неизбежно случались неприятности, самой серьезной из которых стало то, что сани попали в яму, кучер вылетел с козел, а лошади понесли. Коллинз попытался схватить вожжи, но не сумел, и сани остановились только тогда, когда лошади налетели на встречный тарантас, в результате чего одна лошадь погибла, а оба экипажа пришли в негодность. При этом дохлая лошадь, невозмутимо пишет Коллинз, на следующей почтовой станции пошла на жаркое и суп, а ее шкуру удалось обменять на пару бутылок водки.

Будучи, возможно, вторым американцем⁷⁰, отважившимся на такое приключение, Коллинз был встречен в Иркутске как герой и оттуда продолжил свой путь на восток, где спустился вниз по Амуру. Во время путешествия он начал высказывать русским властям свои соображения по поводу строительства сибирской железной дороги. Он отправил местному губернатору письмо с предложением построить линию от Читы, располагающейся в 400 км к востоку от озера Байкал, до Амура, которая стала бы прямым транспортным путем до Тихого океана и, конечно, Соединенных Штатов. Он считал, что Амур откроет Сибирь остальному миру с востока. Коллинз также подсчитал, что для строительства дороги понадобится 20 миллионов долларов – данная цифра, как ни странно, часто фигурирует в подобных планах – и 20 000 человек. Он хотел, чтобы российское государство предоставило землю и материалы в обмен на капитал. Предложение было передано в Санкт-Петербург, где неизбежно оказалось на столе Чевкина. К тому времени был создан Сибирский комитет, куда входил Чевкин и на заседании которого он высказался категорически против этой идеи: «Кто будет кормить всех этих рабочих?» – вопрошал он. Несмотря на то что план был поддержан Н. Н. Муравьевым, его отвергли.

Больше повезло Коллинзу с его вторым предложением: протянуть через Азию – а на самом деле через весь мир – телеграфную линию, которая соединила бы Российскую империю с США и Европой посредством подводного кабеля, проложенного по дну Берингова пролива, отделяющего Россию от Американского континента, Аляски и Британской Колумбии. В других странах телеграф следовал по пятам за железными дорогами, которые служили для него очевидными маршрутами, но в России эта идея означала просто протянуть провода через Сибирь. При поддержке Сэмюэля Морзе, изобретателя телеграфа, Коллинз получил от российского правительства концессию на строительство линии, а также добился разрешения от канадского и американского правительств. Затем он весьма ловко продал свои франшизы «Вестерн Юнион». Это оказалось очень кстати, поскольку конкурирующая компания протянула через Атлантику кабель, соединивший Америку с Европой, а со временем и с Россией без необходимости пересекать сибирские просторы, так что 3 миллиона долларов, потраченные на возведение телеграфных столбов в Сибири, пропали даром.

Из Сибири также поступали планы строительства железных дорог, которые пересекали бы по крайней мере большую часть региона. Причина того, что все эти идеи так и остались

⁶⁹ *McDonough Collins P. Siberian Journey: Down the Amur to the Pacific, 1856–1857 (University of Wisconsin Press, 1962), p. 84.*

⁷⁰ Первым был Джон Ледьярд в XVIII в.

невостребованными, крылась не в закоснелости и полном отсутствии интереса со стороны государственных деятелей и даже не в технических сложностях воплощения, но в политических соображениях. Сама возможность строительства дороги меняла характер взаимоотношений между центром России и ее диким востоком. Прокладка железнодорожных путей к Тихому океану рождала широкий круг вопросов, касающихся характера империи и роли, которая отведена в ней Сибири, – все они станут предметом горячих споров на протяжении следующих трех десятилетий. На самом деле вопрос о железной дороге являлся лишь частью более глубокой проблемы – что делать с Сибирью как частью Российской империи, проблемы, изучением которой занимались несколько правительственных комитетов и комиссий и которая приобрела особую актуальность в свете унижительного поражения в Крымской войне.

Хотя многие из предлагавшихся ранее планов относительно сибирской железной дороги были, возможно, несколько фантастическими, в третьей четверти XIX столетия вокруг них разгорелись нешуточные споры. По сути, речь шла об отношении к Сибири, – этому отдаленному региону. В России не остался незамеченным тот факт, что Соединенные Штаты начали осваиваться на своих огромных – но все же не настолько колоссальных, как русские, – просторах. Было бы неверным полагать, что решение о строительстве Транссибирской магистрали было полностью продиктовано военными соображениями. Как выразился Стивен Маркс: «Многие писатели представляли дело так, будто Сибирская железная дорога служила исключительно для обороны тихоокеанского побережья и дальневосточной границы России; но они не учитывали внутривнутриполитические проблемы, которые влияли на безопасность империи и были, в конечном счете, столь же важны, как и угроза со стороны иностранных держав»⁷¹.

В 1850-х годах при правительстве был создан Сибирский комитет, который пришел к выводу, что будущее Сибири заключается в постепенном создании крупных поместий, принадлежащих аристократии и использующих рабский труд крепостных (которые получили свободу только в 1861 году). Фактически это была та же пасторальная идиллия с ранчо и черными рабами, которую во время Гражданской войны в США пытались защитить – а прежде создать на американском Западе – южане⁷². Основная проблема заключалась в том, что Сибирь могла объявить о своей независимости, поступив так же, как Южные штаты, но тут имелось одно ключевое отличие от американского сценария: вполне вероятно, что русскому правительству не удалось бы навязать мятежникам свою волю и восстановить целостность империи⁷³. Поддерживаемое разного рода политическими ссыльными, которые фактически ассимилировались с местным населением, например, многими декабристами, попавшими сюда после неудавшейся попытки переворота 1825 года, сибирское областничество набирало обороты. Оно не отличалось особенной целостностью или последовательностью, а было скорее «разнородным, аморфным движением сибирской интеллигенции, выступавшей в самом широком смысле в интересах своего региона»⁷⁴. Областники видели Сибирь независимой от России – землей с племен-

⁷¹ Marks S. G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917, p. 46.

⁷² Автор предельно упрощает как проблематику крепостного права в России, так и, в особенности, причины и сущность Гражданской войны в США.

⁷³ Сибирское областничество зародилось в петербургском кружке студентов – уроженцев Сибири, куда входили Григорий Потанин, Николай Ядринцев, Серафим Шашков, Николай Наумов, Федор Усов и др. В 1860-е гг. областники выступали за революционную борьбу с самодержавием, за демократические свободы, в защиту инородцев «от колониального гнета». Рассматривая Сибирь как политическую и экономическую колонию России, а сибиряков – как новую сибирскую нацию, отдельные областники выдвинули лозунг отделения ее от России или предоставления Сибири автономного статуса. Летом 1865 г. наиболее активные участники кружка были арестованы по делу «Общества независимости Сибири», привлечены к суду и приговорены к различным наказаниям. Хотя областники и пытались подготовить восстание, действуя в контакте с политическими ссыльными (русскими и поляками), тем не менее, автор сильно преувеличивает как серьезность областнического движения в качестве реальной политической силы, так и возможность отделения Сибири от Российской империи. Для русского читателя очевидно, что идеи «Общества независимости Сибири» принадлежали к разряду беспочвенных революционных мечтаний малочисленной группы оторванных от реальности заговорщиков.

⁷⁴ Ibid., p. 49.

ными традициями и географическим разнообразием, населенной людьми, которые несгибаемым мужеством и стремлением к независимости превосходили своих западных собратьев.

Самым харизматичным сторонником этого движения был Николай Ядринцев, утверждавший, что Сибирь заслуживает такого же будущего, как Америка и Австралия, залогом процветания которых явилось слияние поселенцев и местного населения. А вместо этого Сибирь «осталась тундрой, жалкий результат деспотичного правления, зависимости от метрополии и эксплуататорского отношения центрального правительства к Сибири как к месту каторжного поселения и источнику пушнины и полезных ископаемых»⁷⁵. В Петербурге к этому движению отнеслись серьезно, опасаясь, что оно приведет к созданию независимого сибирского государства⁷⁶, хотя областники к этому вовсе не призывали. Официальная реакция оказалась, как всегда, жесткой и была нацелена на искоренение самого понятия Сибирь. Царь Александр III (взошедший на трон после того, как в 1881 году был убит его отец, Александр II) издал серию указов, направленных на ускорение «постепенного уничтожения любого намека на административное обособление Сибири и разрушение внутреннего административного единства»⁷⁷. Регион был разделен на несколько административно-территориальных единиц. Обратной стороной этого процесса было то, что царь поддержал строительство железной дороги, чтобы стимулировать экономическое развитие региона.

И все же при обсуждении всех «за» и «против» строительства железной дороги неизбежно всплывали военные аспекты. Если западный отрезок Сибирской железной дороги можно было оправдать помощью мигрантам из перенаселенных областей европейской части России и стремлением получить доступ к природным богатствам края, то строительство линии, пролежавшей через малонаселенную территорию за озером Байкал, можно было объяснить только соображениями стратегического порядка. Ничто так не подогревало накал страстей в ходе политических дебатов, как предполагаемая угроза со стороны других государств. И справедливости ради нужно сказать, что, принимая во внимание напыщенную «дипломатию канонерок» Великобритании и захватническую политику крупных держав в Азии и Африке, недостатка в реальных угрозах не было. Россия расширила границы своей империи на востоке благодаря стараниям Муравьева, заключившего договоры с Китаем и Японией в значительной степени под дулами русских ружей. Но технический прогресс также представлял собой угрозу. Усовершенствования в области судоходства позволяли Японии, Америке и особенно Англии – самой могущественной мировой державе того времени – рассматривать части Сибири в качестве потенциальных готовых для использования экономических зон, особенно в случае войны, учитывая слабый контроль России над этой отдаленной территорией. Кроме того, перечисленные государства были крайне заинтересованы в получении контроля над Китаем, слабым и беззащитным, чья судьба была неразрывно связана с судьбой русского Дальнего Востока.

Во второй половине XIX века Россия и Англия постоянно соперничали друг с другом из-за территорий в Центральной Азии и на Дальнем Востоке. В промежутке между Русско-турецкой войной 1877–1878 годов и началом строительства Транссибирской железной дороги между двумя державами существовало напряжение из-за статуса Приморья, включая Владивосток. В действительности Россия даже опасалась нападения англичан на ее тихоокеанское побережье; а в 1880-х годах страны несколько раз оказывались на грани войны, причиной чему служила оккупация Англией Афганистана, который должен был стать буфером между ее индийской колонией и Россией. По выражению Маркса, «ситуация ухудшилась из-за приближающегося завершения строительства Канадской тихоокеанской железной дороги, которая должна была

⁷⁵ Marks S. G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917, p. 50.

⁷⁶ В Российской империи жесткая реакция на романтико-революционные выступления отнюдь не означала того, что идеи тайных обществ принимались правительством всерьез. Государство в деле об «Обществе независимости Сибири» справедливо считало, что члены кружка не в силах поднять восстание, направленное на отделение Сибири от России.

⁷⁷ Ibid., p. 52–53.

сократить путешествие из Англии в Японию с 52 дней, как того требовал путь через Суэцкий канал, до 37»⁷⁸. Звучали даже ошибочные утверждения, будто финансирование и строительство Канадской тихоокеанской железной дороги, закончившееся в 1885 году, осуществлялось Англией, и эти аргументы обосновывали необходимость сооружения Сибирской железной дороги. Китай также внес свою лепту. Началось заселение Маньчжурии, бывшей прежде пустой буферной зоной между двумя великими азиатскими империями. Возникли различные варианты железных дорог, которые бы прошли по ее территории. В неустойчивых союзах между крупнейшими европейскими державами того времени Англия вела сложные дипломатические игры, в которых Китай служил заложником. Это вызывало большое беспокойство у русских военных стратегов.

Война с Турцией в 1877–1878 годах истощила российскую государственную казну, но подчеркнула значимость эффективной транспортной системы во время вооруженного конфликта. Железные дороги также доказали свою важность в ходе столкновений с афганскими войсками в Центральной Азии. Унизительное поражение в Крымской войне, в ходе которой отсутствие железнодорожного сообщения роковым образом отразилось на обороне Севастополя, также было весомым аргументом. Таким образом, к середине 1880-х годов многие военные теоретики в России настаивали на строительстве Сибирской железной дороги как имеющей жизненно важное значение для стратегических интересов страны. В ней видели инструмент для поддержания российского влияния в регионе тем же способом, каким Британия сохранила контроль над Индией после восстания сипаев (1857–1859). Именно военный потенциал железных дорог привлек внимание царя Александра III, когда стало ясно, что они являются важнейшим механизмом обеспечения как оборонительных, так и наступательных действий: «Когда военные специалисты в 1880-х годах обсуждали строительство железной дороги через Сибирь, или, по крайней мере, от Владивостока до Амура, их очевидным намерением было усилить оборону российской территории, но в понимании официальных властей предполагалось, что дорога также будет служить и для осуществления “наступательной” политики в Китае». Эта мотивировка вызвала некоторые возражения со стороны сторонников альтернативной стратегии, заключавшейся в патрулировании тихоокеанского побережья силами военно-морского флота, что свело бы на нет необходимость наличия наземного сообщения. Тем не менее идея сухопутной переброски войск имела гораздо больший резонанс в правительственных кругах, но ее высокая стоимость всегда являлась козырем в руках противников проекта, особенно министров финансов.

Военная необходимость получила дополнительное подтверждение после завершения в 1885 году строительства Канадской трансконтинентальной линии, учитывая, что сократившееся время пути между Англией и Японией рассматривалось как потенциальное военное превосходство. Для русских строительство Канадской трансконтинентальной железной дороги психологически было более важным по сравнению с ее американской предшественницей, построенной за 16 лет до этого. Канада была такой же огромной малонаселенной страной, а ее самая отдаленная провинция, Британская Колумбия, вполне могла отделиться, если бы не строительство линии через всю территорию молодого государства. Русский Дальний Восток был таким же далеким и обособленным, как и Канадский Запад. Если канадцы смогли использовать железную дорогу, чтобы объединить страну, то и русским это удастся.

В 1870–1880-х годах строительство Сибирской железной дороги планировали все кому не лень – от сумасшедших до прагматиков. Некий Гартман выступил с идеей построить линию от Томска, примерно в 2896 км от Москвы, до Иркутска, а затем от противоположного берега озера Байкал до Сретенска в бассейне реки Амур. Для себя он хотел ежегодное пособие в размере 2 миллионов долларов и концессию сроком на 81 год. Еще был генерал Михаил Никола-

⁷⁸ Ibid., p. 33.

евич Анненков, построивший Закаспийскую железную дорогу от Каспийского моря до Самарканда, который утверждал, что может построить линию всего за шесть лет за удивительно низкую цену в 30 200 долларов за милю. Оба этих предложения, наряду с другими, даже самыми лучшими проектами того периода, остались нереализованными.

Теоретически существовало несколько альтернативных маршрутов. Рассматривался северный вариант – от Перми до Тюмени на реке Туре; другой, более южный, соединял Нижний Новгород с Казанью и Екатеринбургом, также заканчиваясь в Тюмени; и, наконец, третий шел от Перми до Екатеринбурга, а затем до современного Белозерского⁷⁹. Концепция получила значительное развитие в 1875 году, когда Константин Николаевич Посьет, министр путей сообщения, высказал идею о том, что железная дорога откроет путь к сибирским богатствам. Это был первый официальный документ в защиту линии, тянущейся вглубь Сибири. Он утверждал, что Сибирь была уже не «пустынным и внушающим ужас краем, населенным каторжниками», а богатым источником ресурсов, освоить которые можно было бы с помощью железнодорожного сообщения. Он хотел, чтобы дорога шла от Москвы через всю Сибирь до Амура, а если это невозможно, то хотя бы до Иркутска. Предпочтение Посьет отдавал северному варианту, пролегающему через Пермь, а не повторяющему существующие торговые маршруты, идущие южнее, – с тем, чтобы подстегнуть развитие областей, населенных кочевыми племенами и не тронутых цивилизацией. Несмотря на то что его план получил недостаточную поддержку со стороны комитета министров (в то время высшего правительственного органа), Посьет решил начать строительство железной дороги от Нижнего Новгорода по правому берегу Волги до Казани и Екатеринбурга в соответствии с проектом, одобренным царем в декабре 1875 года.

Однако это была еще не Транссибирская магистраль, а всего лишь линия, протянувшаяся по ту сторону Уральских гор. Следующие полтора десятилетия стали периодом непримиримых разногласий и жарких споров о том, нужно ли строить Транссиб дальше и почему. Обсуждение вопроса сопровождалось «идеологическими, личными и министерскими разногласиями, а финансовые трудности не позволяли решить проблему». Сторонникам проекта предстояло переубедить государственных чиновников, что было делом нелегким, несмотря на поддержку со стороны царя и создание комитета, который должен был помочь выйти из создавшегося тупика.

Русская система управления страдала от разногласий между правительственными департаментами, министры которых считали себя полновластными хозяевами в своей сфере, и им дела не было до своих коллег. Такие сложные проблемы, как вопрос о Транссибирской железной дороге, передавались на рассмотрение комитетов и комиссий, членам которых лучше всего удавалось затягивать принятие решения. В качестве примера можно привести комиссию под председательством графа Баранова, созданную для установления причин неудовлетворительного состояния железных дорог в стране в период Русско-турецкой войны, которая заседала еще шесть лет после того, как военные действия завершились. Кроме того, как почти в каждом правительстве в мире, беспомощность министерств усугублялась негативным отношением Министерства финансов к тратам любого рода. Проект Посьета натолкнулся на консерватизм министра финансов Ивана Алексеевича Вышнеградского, который решительно возражал против строительства дороги. Царь, находившийся на вершине всей этой структуры, являлся абсолютным монархом, который просто принимал решения по собственному усмотрению⁸⁰. Так произошло и с Транссибирской магистралью.

⁷⁹ Кристиан Волмар приводит название несуществующего населенного пункта в Сибири.

⁸⁰ Сущность самодержавия и реальные механизмы действия этого типа государственного устройства не сводятся к решениям монарха «по собственному усмотрению», не говоря уже о том, что абсолютная монархия (к примеру, французского образца) в значительной степени отличается от русского самодержавия – типа правления, не имевшего полных аналогов в истории других стран.

В 1886 году царь получил жалобы от иркутского и приморского генерал-губернаторов, выражавших озабоченность тем, что вверенная им территория подвергается захватническим действиям со стороны Китая. Так, граф Алексей Павлович Игнатьев, генерал-губернатор Иркутска, извещал, что большое число китайцев проникает в Забайкалье, и поэтому там необходима железная дорога, чтобы быстро транспортировать солдат в регион. Он предлагал строить линию между Иркутском и Томском, откуда было речное сообщение с Тюменью, соединенной железной дорогой с Екатеринбургом и Пермью. Барон Андрей Николаевич Корф, генерал-губернатор Приморья⁸¹, в своем прошении, которое, безусловно, являлось продуманным политическим шагом, предлагал провести линию длиной 1062 км от восточного берега озера Байкал до Сретенска на Амуре⁸², откуда пароходы могли выйти в Тихий океан. Эти две идеи железных дорог, по сути, и определили маршрут Транссиба.

После нескольких лет проволочек и споров, наконец, назрело решение строить Транссибирскую магистраль. Александр III сделал любопытную приписку под докладом А. П. Игнатьева, которая свидетельствовала о том, что он, по-видимому, не осознавал масштабов собственной власти⁸³: «Я прочел уже столько докладов от сибирских генерал-губернаторов, и надо с грустью и стыдом признать, что до сих пор правительство почти ничего не сделало для того, чтобы удовлетворить нужды этого богатого, но забытого края». Он хотел мира и процветания для Сибири, которая, подчеркивал он, была «неотделимой частью России», и железная дорога должна была принести «славу нашей Отчизне». Благодаря этой дороге обширнейший регион мог бы быть русифицирован и индустриализован. В сущности, резолюция государя стала фактическим решением о строительстве дороги, но прошло еще пять лет, прежде чем дело сдвинулось с места.

В то время, как шли оживленные споры о Сибири, железная дорога потихоньку подбиралась к ее пределам – Россия переживала несколько запоздалый железнодорожный бум. К началу 1880-х годов, когда серьезно встал вопрос о Транссибирской магистрали, в стране имела железнодорожная сеть общей протяженностью 23 300 км – более чем скромная, учитывая масштабы страны. Для сравнения, в тот же период в Америке, с ее меньшими размерами, этот показатель был выше более чем в десять раз, а в крохотной Англии – почти таким же.

Тем не менее это был значительный прогресс, учитывая, что перед Крымской войной, в 1853 году, общая протяженность дорог составляла всего лишь около 1000 км. Однако увеличение протяженности железнодорожной сети осуществлялось, главным образом, за счет налогоплательщиков и наносило жестокий удар по государственной казне. Попытки убедить частные компании строить линии полностью на свой риск терпели неудачу. В то время все железнодорожные компании находились в частных руках, и, чтобы поощрить их к строительству новых линий – которые были необходимы, но абсолютно нерентабельны, поскольку пролегали преимущественно через малонаселенные территории, – правительство взяло на себя обязательство по возмещению понесенных убытков. Ситуация обострилась, поскольку несколько линий попали в руки нечистых на руку «железнодорожных баронов», чьей единственной заботой – как и у их собратьев в США и многих частях Европы – было получение прибыли: «Не важно, насколько бесхозяйственно или неразумно действовали железнодорожные компании, правительство было обязано возмещать их убытки из казны». Хуже того, значительная часть этих денег поступала за счет зарубежных займов, которые еще больше ослабляли рубль, делая импортные товары – необходимые для стимулирования индустриализации – еще дороже.

В 1877 году железнодорожная сеть достигла граничащего с казахскими степями Оренбурга – традиционного перевалочного пункта для всех, кто путешествовал в Азию через Урал.

⁸¹ Приморского генерал-губернаторства не существовало. В 1884 г. было учреждено Приамурское генерал-губернаторство.

⁸² Сретенск расположен не на Амуре, а на его левом притоке Шилке.

⁸³ Волмар преувеличивает масштаб власти русского самодержца.

Еще более важным было открытие годом позже Уральской горнозаводской железной дороги, обслуживающей уральский промышленный регион; а в 1880 году – моста через Волгу в районе Сызрани, который был назван в честь Александра III Александровским и приблизил Центральную Россию к сибирским просторам.

Однако Урал пока так и не был пересечен. Правда, к востоку от него имелся самостоятельный отрезок дороги, но он не был связан с остальной сетью. Эта железнодорожная линия, первая в Сибири, была начата в 1883 году и вела от Екатеринбурга до Тюмени, а после открытия в 1878 году ветки, соединившей Пермь с Екатеринбургом, она обеспечивала сообщение между Камским и Обским речными бассейнами. Строительство линии было завершено в 1885 году, но она оставалась отрезанной от остальной железнодорожной сети еще около десяти лет – до того момента, когда в 1896 году открылось движение по линии Екатеринбург – Челябинск, построенной в рамках реализации Транссибирского проекта.

Несмотря на очевидную выгоду, которую сулило активное железнодорожное строительство, продолжавшее служить главным катализатором промышленного развития в России, и поддержку царя, строительство Транссибирской магистрали по-прежнему затягивалось. Виной тому была присущая царскому правительству непредсказуемость в принятии решений и особенно жесткий контроль Министерства финансов за расходами. Абсолютная монархия создает атмосферу, в которой министры постоянно интригуют, чтобы добиться расположения государя. Поэтому контроль за строительством Транссиба – самого престижного государственного проекта – стал предметом бесконечных стычек между департаментами, в результате чего прошло еще несколько лет, прежде чем был заложен первый камень будущей дороги. Министерства путей сообщения, финансов и военное пребывали в состоянии непрерывной борьбы, сражаясь между собой. Большинство министров больше заботились о защите интересов собственного департамента, нежели общества или даже, как это ни парадоксально, царя.

Но, конечно, финансовый вопрос затмевал любые споры. Министр финансов И. А. Вышнеградский был консерватором и прославился тем, что, будучи директором двух железнодорожных компаний, сумел добиться сокращения расходов; он вел долгую и тяжелую арьергардную борьбу против Транссибирского проекта. По выражению американского историка Теодора фон Лауэ: «Воля империи уступала скупости своего министра финансов». После вмешательства сибирских генерал-губернаторов, стремясь добиться быстрого решения вопроса, царь созвал зимой 1886–1887 годов четыре особые конференции для того, чтобы рассмотреть множество практических, технических и финансовых аспектов строительства линии. Затем был назначен один координационный комитет, который по причине своей неэффективности был распущен, и вместо него создан другой. И. А. Вышнеградский, чье сопротивление строительству Транссиба основывалось на финансовых и духовных соображениях, – министр утверждал, что дорога разорит страну и вообще является ненужным расточительством – не только отказывался предоставлять сколь-нибудь значительные средства, но и всеми силами старался ослабить позиции Министерства путей сообщения, пытаясь сделать так, чтобы контроль над проектом был передан Министерству финансов. Внутри своего ведомства он образовал департамент железнодорожных дел с тем, чтобы взять перерасход средств на железных дорогах под контроль государства. Фактически не выделяя денег на новые линии, которые, по его мнению, должны были строиться на средства частного сектора, он даже сумел на время приостановить изыскательские работы на предполагаемом маршруте. На руку Вышнеградскому сыграло и то, что в 1888 году Посьет, министр путей сообщения, продолжавший добиваться получения денег на проведение подготовительных работ, был вынужден уйти в отставку⁸⁴ после крушения царского поезда, в результате которого погибли несколько членов царской фамилии⁸⁵.

⁸⁴ Посьет в качестве свиты сопровождения императора ехал в том самом царском поезде, который потерпел крушение близ станции Борки под Харьковом. Скомпрометированный общественным мнением, видевшим в главе МПС виновника

Уход Посьета еще больше задержал работу над проектом, поскольку новый министр путей сообщения, генерал Герман Егорович Паукер, был слишком безволен, чтобы с должной настойчивостью добиваться финансирования предварительных изысканий. Г. Е. Паукер умер, пробыв на своем посту менее полугода, а его преемник, Адольф Яковлевич фон Гюббенет, тоже не смог переубедить И. А. Вышнеградского, и в результате соперничества между двумя министерствами возникла угроза срыва проекта. По существу, дело было в идеологических разногласиях. Министерство финансов всеми силами стремилось удержать в своих руках контроль над государственным бюджетом, в то время как Министерство путей сообщения руководствовалось общей стратегической концепцией, рассматривая железные дороги как становой хребет индустриализации страны. На протяжении XIX–XX столетий подобные конфликты бесчисленное количество раз возникали по всему миру, и их отголоски до сих пор слышны в современной Англии, например, в случае со строительством высокоскоростной железной дороги Crossrail в Лондоне, проект которой более полувека находился на стадии рассмотрения, прежде чем работы, наконец, начались в 2009 году.

Вышнеградский продолжил сопротивление, предложив план, согласно которому строительство должно было вестись только на тех участках, где не было судоходных рек. Это должно было сократить требуемую протяженность железнодорожного полотна с 7400 км до всего лишь 3218 км. Это был ошибочный, устаревший подход, против которого возражали и частные предприниматели, и инженеры, утверждавшие, что восемь перегрузок с рельс на воду обойдутся дорого и замедлят скорость движения. Ситуация была аналогична истории «Главной линии» – транспортной артерии, построенной в Пенсильвании на заре железнодорожной эпохи за полвека до описываемых событий. Этот путь также представлял собой комбинацию из железнодорожных магистралей и водных маршрутов и был признан неэффективным именно по причине своего неудобства по сравнению с железной дорогой. В результате от идеи быстро отказались, но И. А. Вышнеградский и тут не успокоился. Если линия должна быть построена, решил он, то почему бы не сделать это на деньги частных инвесторов?

Совместно с генералом Михаилом Николаевичем Анненковым министр решил привлечь к финансированию строительства железной дороги французских банкиров. М. Н. Анненков, принимавший участие в нескольких кампаниях в Центральной Азии, первым использовал железнодорожное сообщения для передвижения войск в этом регионе. В 1880-х годах, в процессе установления российского господства на территории современных Узбекистана и Туркменистана он в короткие сроки построил участок Закаспийской железной дороги протяженностью 1510 км вдоль афганской границы⁸⁶, чтобы ускорить доставку войск и вооружения в зону боевых действий. Этот пример наглядно демонстрировал ту важную роль, которую железные дороги играли в ведении войны, и способствовал получению со стороны военного ведомства поддержки, необходимой для принятия решения о начале строительства Транссибирской магистрали. Закаспийская железная дорога также доказала, что железные дороги возможно использовать не только в оборонительных, но и в наступательных целях. М. Н. Анненков считал строительство Транссиба стратегически целесообразным, так как будущая линия могла помочь сдержать угрозу со стороны Китая, и, кроме того, он имел связи среди потенциальных инвесторов проекта, поскольку его дочь была замужем за высокопоставленным французом. Его военные заслуги, в частности применение железных дорог, снискали ему международное признание. Благодаря ему знаменитая банкирская династия Ротшильдов, уже вложившая значи-

трагедии. Посьет по собственному почину подал прошение об отставке. Примечательно, что Александр III утвердил ее только на четвертый раз.

⁸⁵ В результате крушения царского поезда 17(30) октября 1888 г. среди членов императорской фамилии жертв не было. Однако в целом пострадало при крушении 68 человек (в основном придворных служащих), из них 21 человек погиб.

⁸⁶ Закаспийская железная дорога никогда не проходила вдоль афганской границы, лишь ее отдельные участки местами перпендикулярно подходили к границе России с Афганистаном.

тельный капитал во французские и итальянские железные дороги, предложила 300 миллионов рублей на строительство Транссиба, которые Анненков, намеревавшийся возглавить проект, счел достаточными, но его усилия пропали даром. Первоначальный энтузиазм Вышнеградского сошел на нет, и российское правительство выступило против предложения финансировать проект за счет иностранного капитала, в первую очередь, из-за его военного значения.

В действительности привлечение частного сектора к финансированию Транссиба всегда было нереальной задачей. Линию предстояло строить на территории, которая с точки зрения доходности была более чем неперспективна: слишком протяженная, проходящая через малонаселенные земли, неспособные обеспечить достаточный пассажиропоток. И хотя дорогу планировалось использовать для перевозки сырья и сельскохозяйственной продукции, она никогда не смогла бы обеспечить серьезную прибыль, которую ожидали инвесторы, особенно крупные банкиры, такие, как Ротшильды.

Таким образом, проект должен был разрабатываться и финансироваться за счет государства. Однако не все считали, что такое возможно. Английская общественно-политическая элита высказывалась в этой связи особенно скептически. Англичане смеялись над способностью русских осуществить такой колоссальный проект, а высказывания в официальных правящих кругах приобрели настолько оскорбительный характер, что взбешенный английский военный атташе в Санкт-Петербурге упрекал собственное правительство в том, что оно цепляется к «тысяче мелочей, чтобы дискредитировать предприятие в глазах Европы». Вместо этого он полагал, что «английскую энергию следует направить на получение заказов на поставку рельсов, а не на язвительные замечания по поводу протяженности железной дороги».

Однако, хотя пренебрежительное отношение Англии к русскому предприятию могло родиться из смеси ксенофобии и гордыни, небольшая доля скептицизма была даже полезна. Десятилетия пустых споров и разногласий, служивших препятствием для принятия окончательного решения, показали, что административная система в России больше отвечает феодализму XVIII столетия, нежели модернизму грядущего XX века⁸⁷. В действительности только самоотверженность и сила воли чрезвычайно искусного и жесткого политика Сергея Витте помогли довести проект до его завершения. Все подобные проекты требуют наличия лидера, и нигде он не был нужен так, как в России, в которой до сих пор существовала примитивная система абсолютной монархии. И Витте доказал, что он как раз тот человек, который был нужен. Специалист в области управления железными дорогами с многолетним опытом и в течение недолгого времени министр путей сообщения, Витте являлся протеже И. А. Вышнеградского и был назначен его преемником в качестве министра финансов в августе 1892 года. Это означало, что нужный человек оказался в нужном месте в нужное время – одно из тех случайных совпадений, что определяют ход истории. При иных обстоятельствах Транссибирская магистраль могла так и остаться на бумаге.

⁸⁷ Автор пытается объяснить события и побудительные причины действий исторических лиц прошлого, исходя из объема и опыта знаний сегодняшнего дня.

Глава третья. Успех Витте

Когда С. Ю. Витте занял пост министра финансов, работы по строительству Транссибирской магистрали только начались и проект еще не обрел достаточной поддержки в правительственных кругах. Точнее, на его осуществление не было выделено средств и не существовало ясности, как вообще довести дело до конца. Витте быстро изменил ситуацию.

Немного найдется министров финансов, которые, как Витте, могли бы сказать, что построили одно из чудес света. Несомненно, именно Витте заслуживает чести называться отцом Транссибирской магистрали. Он признавал важность линии в нескольких аспектах. Как и многим великим людям, Витте понадобилась изрядная доля удачи, чтобы довести до конца столь масштабное предприятие. А чтобы сдвинуть с мертвой точки проект, так долго обсуждавшийся и до тех пор существовавший только на бумаге, нужен был еще и правильный «дух времени». Витте был редкой птицей в царской России: человек, получивший высокий пост в правительстве скорее благодаря своим способностям, нежели происхождению. Он родился в столице Грузии, Тбилиси⁸⁸, в 1849 году и имел довольно скромное происхождение; его отец, Юлий Федорович Витте, хотя в его жилах и текла благородная кровь – в роду имелись князья и графы⁸⁹, – служил чиновником в Кавказском наместничестве. Витте изучал математику в университете в Одессе, где защитил получившую прекрасные отзывы диссертацию «О бесконечно малых числах» – не лишенный иронии выбор темы для того, кто позднее будет тратить миллиарды рублей на строительство железной дороги.

Его отец и дед умерли, когда он учился в университете, оставив семью в стесненных обстоятельствах. Поэтому он вынужден был быстро найти работу, приносящую стабильный доход, что, естественно, привело его на государственную службу. Он начал с самого низшего в чиновничьей иерархии девятого ранга (чина)⁹⁰, но всегда чувствовал, что предназначен для чего-то большего, по причине, как он сам говорил, «благородной» крови – слегка разбавленной – и несомненных способностей, которые быстро привлекли внимание начальства. Его наставником был граф Владимир Бобринский⁹¹, министр путей сообщения, отговоривший Витте становиться инженером. С большой прозорливостью граф утверждал, что железнодорожному делу нужны люди с хорошим либеральным образованием, а не узко мыслящие специалисты. Так Витте оказался на Одесской железной дороге, которая в то время находилась в ведении государства. Начинать Витте как билетный кассир⁹², но, по его собственным воспоминаниям, «изучал грузовые перевозки, работал помощником начальника станции и начальником станции, потом контролером»⁹³. Это был пример того самого обучения на рабочем месте, с помощью которого Британские железные дороги с успехом пополняли штат новыми сотрудниками, и уже через полгода Витте был назначен начальником службы эксплуатации Одесской железной дороги, в задачу которой входило обеспечение ее бесперебойной работы.

⁸⁸ Тогда Тифлис.

⁸⁹ Ю. Ф. Витте происходил из небогатого и незнатного немецкого дворянского рода. Однако мать его жены, Е. П. Фадеева, то есть бабушка С. Ю. Витте по материнской линии, была урожденная княжна Долгорукая, и через нее-то будущий министр состоял в отдаленном родстве со многими знатными фамилиями России.

⁹⁰ Низшим в иерархии (то есть Табели о рангах) был 14-й, а не 9-й класс (ранг) коллежского регистратора.

⁹¹ Это был отец В. А. Бобринского, граф Алексей Павлович Бобринский (1826–1894) – генерал-лейтенант, министр путей сообщения Российской империи в 1871–1874 гг.

⁹² Автор неправильно трактует «Воспоминания» С. Ю. Витте. Последний начинал службу на железной дороге в качестве специалиста по эксплуатации, причем стажировался на различных должностях, в том числе наблюдал за работой кассиров: «Так, я сидел в кассах станционных, грузовых и билетных, затем изучал должности помощника начальника станции и начальника станции, потом контролера и ревизора движения; затем занимал должности на различных станциях, где преимущественно было грузовое движение, и на станциях, где было преимущественно пассажирское движение».

⁹³ Witte S. (ed. Avram Yarmolinsky) *The Memoirs of Count Witte* (Garden City, 1921), p. 16.

Во время Русско-турецкой войны 1877–1888 годов он, если верить мемуарам, практически в одиночку управлял Одесской железной дорогой, отвечая за перевозку войск и снаряжения на фронт, и его усилия были отмечены царем. Именно в это время он пережил самую большую неудачу за всю карьеру, когда поезд, перевозивший новобранцев, свалился с насыпи и загорелся, в результате чего погибло свыше 100 человек. Причиной катастрофы стали действия ремонтных рабочих, которые сняли лопнувший рельс, но не положили новый или же не установили в метель сигнальные флаги. Вместе с начальником дороги С. Ю. Витте был привлечен к ответственности, хотя не имел прямого отношения к ремонтным работам, поскольку, как он довольно откровенно выразился: «общественное мнение в те дни было отравлено духом либерализма, который питает ненависть к тем, кто выделяется своим положением или богатством, духом, вдохновляющим революционную толпу»⁹⁴. Оба были приговорены к четырем месяцам тюрьмы, но Витте провел в заключении только две недели благодаря милости царя, который оценил его заслуги в годы войны. Интересно, что в период тюремного заключения Витте продолжал днем ходить на службу, а на ночь возвращался в камеру⁹⁵.

Одесская железная дорога в годы войны с Турцией была приватизирована, и Витте начал работать на Ивана Блюха, одного из «железнодорожных баронов» того периода, сколотившего состояние на развитии и расширении крупнейшей отрасли российской промышленности. К 1886 году Витте возглавлял Юго-Западные железные дороги, демонстрируя при этом непревзойденные организаторские способности. Благодаря пониманию основ менеджмента и экономики ему удалось превратить убыточную дорогу в доходное предприятие. Главным препятствием, с его точки зрения, являлось то, что железной дорогой управляли инженеры, не имевшие делового чутья, которые тратили деньги на подвижной состав и инфраструктуру вместо того, чтобы понять, как важно сделать дороги прибыльными, а значит, работоспособными. Это была давняя проблема, и Витте твердо отстаивал свой авторитет перед инженерами, хотя и не был одним из них.

Путь в высшие эшелоны русского общества не был гладким. Вскоре после перехода на государственную службу и переезда в Петербург в 1889 году Витте стал вдовцом, потеряв первую жену, но очень скоро влюбился в Матильду Исааковну (в православии Марию Ивановну) Лисаневич, дочь литовского почтмейстера, которая в то время была замужем за врачом. Что еще хуже, он познакомился с ней в одном из столичных салонов, где у нее была отнюдь не безупречная репутация: ходили слухи о ее многочисленных романах со знатными особами. А главное – о ужас! – она была еврейкой – в России, где сильны антисемитские настроения. Витте, которого не остановили ни слухи, ни религиозные препоны, уплатил 30 000 рублей отступных за развод и женился на своей избраннице, невзирая на то, что подобный брак не мог быть одобрен при дворе⁹⁶, где он в силу своей новой должности вынужден был часто бывать.

В этот же период он на короткое время оказался связан с террористами, что чуть не стоило ему карьеры. После покушения на Александра II народолюбцами в 1881 году С. Ю. Витте оказался втянут в историю со шпионскими страстями и наемными убийцами – не хуже, чем в романах Джона ле Карре. С. Ю. Витте, считавший цареубийство ужасной трагедией, принял участие в создании «Святой Дружины» – тайного общества, направленного на борьбу с революцией. Движение получило широкую поддержку в высшем свете, и по его заданию Витте должен был отправиться в Париж следить за агентом Полянским. Тот имел приказ убить чело-

⁹⁴ Ibid., p. 17.

⁹⁵ Речь идет о Тилигульской катастрофе на 186-й версте Одесской железной дороги. Однако она произошла в 1875 г., то есть за два года до начала Русско-турецкой войны 1877–1878 гг., поэтому Витте никак не мог быть обласкан царем за заслуги в войне, которая еще не начиналась. Не подвергся Витте и тюремному заключению, он был лишь две недели на гауптвахте.

⁹⁶ М. И. Лисаневич (Витте) так и не была принята при российском дворе, невзирая на высокое положение ее мужа, что породило напряженность во взаимоотношениях С. Ю. Витте с царской фамилией, членами высшего общества и политической верхушкой в России.

века по фамилии Гартман, революционера, принимавшего участие в организации одного из покушений на царя. Предполагалось, что Витте должен убить Полянского, если тому, в свою очередь, не удастся покончить с Гартманом. Однако Полянскому стало известно об этом плане, о чем он и сообщил Витте, и после небольшого фарса с участием двух «апашей», или хулиганов, которые должны проверить кровавое дело, безумный план был отменен, Витте вернулся в Россию и, проникшись отвращением к столь бездарно организованному действию, отошел от движения⁹⁷. Несмотря на свою приверженность самодержавию, он не был правым фанатиком и особенно возмущался тем, что после покушения на императора на железной дороге началась чистка среди евреев – политика, которую С. Ю. Витте называл «бессмысленным национализмом», ломавшим карьеры бесчисленного количества «в высшей степени компетентных специалистов».

Витте был убежден, что людей необходимо поощрять в соответствии с их заслугами, и являлся пионером современного стиля ведения бизнеса. Он одновременно был сторонником и современного, и традиционного подхода, человеком, который хотел видеть Россию идущей по пути прогресса и при этом твердо придерживался концепции самодержавия.

Он понимал, что железная дорога станет приносить прибыль только в том случае, если будут установлены адекватные тарифные ставки на перевозки – с одной стороны, довольно низкие для того, чтобы привлечь деловые круги, а с другой – достаточные, чтобы обеспечить доходность. Соединив имеющиеся у него математические знания с экономической теорией, он разработал эффективную систему тарифных ставок, применимую по всей стране. Это позволило ему снизить стоимость перевозок на линии, одновременно увеличив доход и почти вдвое повысив стоимость активов. Он написал труд, название которого, «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», говорит о довольно узком круге потенциальных читателей, но который получил широкую известность среди управляющих железными дорогами как предлагающий конструктивный подход к решению проблемы. Витте находил особенно важным привести ставки в соответствие более широким целям. Прежде тарифы устанавливались, главным образом, исходя из стандартной ставки за версту, но, чтобы поддержать развитие отдаленных областей, Витте настаивал на том, что для дальних перевозок их необходимо снизить. Этот шаг очень помог владельцам металлургических заводов на Урале сделать свою продукцию более конкурентоспособной, чем когда они были вынуждены отправлять ее в Санкт-Петербург исключительно водным путем. В такой огромной стране разумный подход к установлению тарифов на перевозки был крайне важен. Фактически это был способ сблизить между собой отдаленные части империи, сыгравший решающую роль в развитии Сибири после того, как Транссибирская магистраль была построена.

Витте был не лишен чувства юмора. В мемуарах он вспоминает своих многочисленных предшественников и пишет о Посьете, что тот был человек «честный и прямолинейный, но чрезвычайно ограниченный. Его неосведомленность в вопросах железных дорог была чудовищной. У него была следующая слабость. Проводимые им инспекции [железных] дорог сводились к посещению уборных. Если он находил беспорядок, то приходил в ярость, если же они оказывались чистыми, то на все остальное он обращал мало внимания»⁹⁸⁹⁹.

⁹⁷ История с участием Витте в «Священной дружине» достаточно хорошо известна. Так, например, агента Гартмана не было в 1881 г. не только в Париже, но и вообще во Франции, из которой он был выслан еще до образования тайной монархической организации в России.

⁹⁸ Witte S. (ed. Avram Yarmolinsky) *The Memoirs of Count Witte* (Garden City, 1921), p. 32.

⁹⁹ Между тем крайняя тенденциозность и необъективность «Воспоминаний» С. Ю. Витте давно стала общим местом в исторической литературе. В действительности время руководства К. П. Посьетом МПС (1874–1888) стало «золотым веком» для российских железных дорог. Так, за эти годы общая протяженность железнодорожной сети России выросла более чем на 10,5 тысяч километров, что составило свыше 1/3 от общей протяженности железных дорог империи. Число же железнодорожных училищ, дававших квалифицированные кадры для «чугунки», возросло за эти годы с 9 до 30. Именно благодаря Посьету вокруг МПС объединилась научно-техническая элита России, что сделало возможным разработку уникального про-

О безжалостности Витте ходили легенды. Кроме того, он всегда был готов одурачить своих соперников. Везде имея своих информаторов, он был осведомлен обо всем, что происходило на дорогах конкурентов, лучше, чем их собственные управляющие – образец целеустремленности, которая пригодилась ему в процессе осуществления Транссибирского проекта. И он не упускал возможности посчитаться с прежними обидчиками, чтобы достичь своей цели.

Способности, продемонстрированные Витте в процессе управления железнодорожными компаниями, не остались незамеченными правительством и особенно министром Вышнеградским. В 1889 году Витте был назначен на пост начальника департамента железнодорожных дел при Министерстве финансов, который был специально создан Вышнеградским для того, чтобы наладить финансовую дисциплину на железных дорогах, где вечно наблюдался перерасход денежных средств. Подобное назначение стало существенным повышением. Это был типичный для русской административной системы того времени пример силового давления одного правительственного ведомства на другое. Витте сумел лишиться Министерства путей сообщения большей части обязательств, связанных с железными дорогами, к ужасу Гюббенета, незадачливого министра, которого вмешательство Витте привело в такую ярость, что дело чуть было не кончилось дуэлью.

Сергей Юльевич Витте добился заметного успеха. К тому времени ненормальной ситуации с частными железными дорогами, доящими государство, был положен конец. Теперь правительство начало строить дороги за свой счет, так, как будет построена и Транссибирская магистраль. Оно также национализировало некоторые частные линии и усилило свои юридические полномочия в отношении остальных с целью предотвращения случаев паразитирования на средствах государственной казны¹⁰⁰. Несмотря на смешанный характер собственности, железные дороги впервые образовали единую сеть. Тем не менее, система в целом продолжала оставаться убыточной, несмотря на финансовые улучшения благодаря перечисленным выше реформам. Витте взялся за решение этой проблемы. Ему удалось быстро сбалансировать счета, ликвидировав убытки, долгое время отягощавшие государственный бюджет. Он взял большую часть государственных функций по управлению железными дорогами под свой контроль, сделав отрасль более эффективной. Вскоре, к радости Вышнеградского, железные дороги перестали тяжким бременем ложиться на государственную казну. После того как во время голода 1891–1892 годов железнодорожное ведомство не смогло обеспечить своевременную доставку продовольствия в пораженные недородом районы, Гюббенет вынужден был покинуть свой пост. Назначение на его место Витте как наиболее очевидного кандидата разумелось само собой. Став в феврале 1892 года министром, он энергично принялся устранять беспорядок на железных дорогах, оставленный его предшественником. Уже осенью 1892 года царь, видя в нем, Витте, человека, способного справиться с любой проблемой, направил его в Поволжье, где среди ослабленного голодом населения свирепствовала холера. Там Витте организовал санитарные службы, призвав на помощь студентов-медиков, и, заручившись поддержкой еврейских торговцев зерном, наладил снабжение пострадавших районов продовольствием. Все это, без сомнения, стало возможным исключительно благодаря его мужеству и усердию. По его собственным воспоминаниям, он «переезжал из города в город, из деревни в деревню, инспектурия больницы и лазареты и непосредственно общаясь с больными»¹⁰¹.

Когда Витте был назначен министром путей сообщения, Вышнеградский решил, что теперь у него есть свой человек в министерстве и это позволит ему еще больше ужесточить контроль над ним. Как же глубоко он ошибался. У Витте был свой собственный план. Во время службы в Министерстве финансов Витте, выполняя требования Вышнеградского, реши-

екта Транссибирской магистрали и его воплощение на практике в кратчайший период.

¹⁰⁰ Никакой национализации частных железнодорожных компаний в Российской империи не было. Нерентабельные, обанкротившиеся железнодорожные акционерные общества выкупались государством.

¹⁰¹ Witte S. (ed. Avram Yarmolinsky) *The Memoirs of Count Witte* (Garden City, 1921), p. 35.

тельно ограничивал финансирование железных дорог, но теперь он получил возможность осуществить Транссибирский проект, которому так долго противился его бывший шеф. В любом случае дни Вышнеградского были сочтены. Его диктаторская политика в отношении поддержания «голодного» уровня экспорта зерна с целью получения твердой валюты подвергалась широкой критике как способствующая распространению голода среди крестьянского населения. Иван Алексеевич Вышнеградский был вынужден покинуть свой пост по болезни (он перенес инсульт). В августе 1892 года Витте, только что вернувшийся из голодающих районов, был назначен вместо него министром финансов и пробыл на этом посту 11 лет.

По иронии судьбы, Вышнеградский подготовил почву для строительства Транссибирской магистрали. Благодаря тому, что в свое время Министерство финансов узурпировало все полномочия Министерства путей сообщения по этому вопросу, Витте получил теперь возможность полностью контролировать процесс. У него не было иллюзий относительно человеческих качеств многих представителей знати, стремившихся получить концессию на строительство железных дорог или занимавших государственные должности благодаря своему благородному происхождению. Он говорил, что они сделаны из «самого дурного материала» и их главной чертой является «бесконечная жадность»: «На протяжении многих лет некоторые из этих подлецов и лицемеров занимали самые высокие придворные должности и были самыми близкими к царской семье, по крайней мере, в ее внешних проявлениях»¹⁰². Витте понимал, что для строительства железной дороги ему придется создать собственную структуру. Необходимая работа в данном направлении началась еще в 1891 году, но была приостановлена, когда стали ясны масштабы голода, охватившего Поволжье. В любом случае, денег благодаря усилиям И. А. Вышнеградского пока не было.

Для Витте строительство Транссиба являлось чем-то гораздо большим, нежели просто транспортным проектом. Он понимал, что предприятие на протяжении многих лет нельзя будет назвать доходным. Не важно. Это было дело первостепенной государственной важности, в долгосрочной перспективе сулившее громадные прибыли как для Сибири, так и для России в целом. Ведь высокая скорость должна была позволить железной дороге перетянуть на себя большую часть морских перевозок между Востоком и Западом. Транссиб являлся неотъемлемой частью еще более масштабного проекта по индустриализации России. Преимущества усовершенствованной транспортной системы должны были способствовать экономическому росту во многих отраслях. Продукцию русской текстильной промышленности было бы легче продавать Китаю, а китайские товары стоили бы в России не так дорого благодаря снижению стоимости перевозки. Транссиб, отмечал он, станет перевозить сибирские зерно, лес, пушнину, масло и минеральные ресурсы, стимулируя таким образом всю российскую экономику в целом. Это были те же аргументы, которые звучат сегодня в поддержку глобализации. Витте не акцентировал внимание на военном аспекте использования дороги, который, как мы успели убедиться, являлся главной движущей силой проекта, но говорил, что она поможет поддержать русский флот на Тихом океане и обеспечит дружественные связи между Россией и странами Востока, а также Соединенными Штатами Америки.

Транссибирская магистраль нужна была не только Сибири. Витте рассматривал все железные дороги как основной механизм развития всей экономики в целом, и потому Транссиб – несомненно, самый крупный проект – был главным рычагом этого механизма, задуманного новым министром. По сути, речь шла о построении модели государственного капитализма: железнодорожное строительство стимулирует рост металлургии, обеспечивающей производство рельсов и другого оборудования, которое защищают тарифы на импорт, что, в свою очередь, стимулирует рост менее крупных отраслей промышленности. Активизируется вся экономика в целом, особенно в городах, и, как следствие, происходит рост производства и эко-

¹⁰² Witte S. (ed. Avram Yarmolinsky) *The Memoirs of Count Witte* (Garden City, 1921), p. 52.

номический подъем в сельском хозяйстве: «Строительство железных дорог, таким образом, играет роль махового колеса для всей экономики»¹⁰³.

Железнодорожная отрасль, вне всякого сомнения, являлась крупнейшей в стране, на рубеже XIX и XX веков в ней было занято 400 000 человек. Витте довольно лирично высказывался о значении железной дороги, видя в ней фактор не только экономического, но и культурного развития: «Железная дорога, как дрожжи, которые создают брожение культуры среди населения. Даже если она встречает на своем пути абсолютно диких людей, она их быстро поднимает на уровень, необходимый для своей работы»¹⁰⁴. Витте считал экономическое благосостояние залогом стабильности и долгосрочного будущего России и рассматривал железные дороги в качестве мощного катализатора экономического роста. Монархию, которую он горячо поддерживал и над которой, как он видел, нависла угроза, могло спасти только экономическое процветание России. В то время, как в Европе сначала появились фабрики, а затем развилась инфраструктура в виде железных дорог, в России ситуация складывалась по-другому¹⁰⁵. Железные дороги стали стимулом к развитию тяжелой промышленности – превосходная экономическая модель.

Исходя из всего вышесказанного, Витте считал развитие железных дорог залогом экономического успеха, и сибирская магистраль, несомненно, самая большая и протяженная, являлась важнейшим элементом сети, которая должна была охватить всю Россию. По мнению Витте, Транссиб «не только удовлетворял очевидные политические потребности государства, но также служил основанием для благоговения и восхищения, как дома, так и за границей»¹⁰⁶. Больше всего Витте жаждал продемонстрировать, что Россия ни в чем не уступала великим европейским державам и могла, наконец, соперничать с ними. Одним словом, это было «стремление удовлетворить самолюбие своей страны»¹⁰⁷. Витте рекламировал железную дорогу иностранным лидерам, во-первых, с целью продемонстрировать ее будущий коммерческий потенциал, а во-вторых, чтобы показать, что Россия не уступает на данном поприще своим европейским партнерам, а возможно, даже превосходит их.

Однако строительство дороги стало возможным не только благодаря влиянию Витте. Как министр финансов, он много сделал для стабилизации и роста российской экономики и во многих отношениях способствовал превращению России в промышленно развитую державу. Он восстановил доверие к рублю, привязав его к золоту, что позволило стране получить крупные внешние займы, стимулирующие рост экономики. Он содействовал задержавшейся индустриализации, осуществляя поддержку производства путем снижения тарифов на ввозимое из-за рубежа оборудование и одновременного повышения тарифных барьеров для отечественных товаров с целью защиты зарождающейся российской промышленности. Кроме того, что любопытно, он ввел государственную монополию на спиртные напитки, официальной целью которой являлась борьба с пьянством, но, как оказалось, приведшую к существенному увеличению поступлений в бюджет, что помогло сведению баланса. Предпринимаемые им экономические шаги были настолько успешными, что к 1890-м годам среднегодовой рост экономики составил 8 % – пускай и от изначально низкого уровня, – что намного выше, чем в других европейских государствах того времени. Без этого роста Транссибирская магистраль так и осталась бы несбыточной мечтой.

Витте был недалек от истины, когда говорил, что проект строительства Транссиба «займет одно из первых мест в перечне самых важных начинаний XIX столетия, не только в нашей

¹⁰³ *Laue T. H. Von. Sergei Witte and the Industrialization of Russia*, p. 77.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 78.

¹⁰⁵ Многочисленные фабрики и заводы в разных регионах России существовали более чем за столетие до появления первых железных дорог в стране.

¹⁰⁶ *Marks S. G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917*, p. 125.

¹⁰⁷ *Ibid.*

стране, но и во всем мире»¹⁰⁸. Как и несколько нескромное высказывание: «Не будет преувеличением сказать, что грандиозный проект по строительству Великой Сибирской железной дороги был осуществлен благодаря моим стараниям, естественно, при поддержке сначала императора Александра III, а затем Николая II»¹⁰⁹. На самом деле в то время в России, пожалуй, не было более подходящей кандидатуры для управления проектом, чем Витте с его опытом работы в сфере железных дорог и в правительстве.

Скупость Вышнеградского и его сопротивление строительству означали, что Витте понадобятся все имеющиеся у него в запасе средства, чтобы преодолеть все преграды и добиться финансирования и затем строительства линии. Учитывая ситуацию, сложившуюся на момент, когда Витте возглавил Министерство финансов, складывалось впечатление, что проект так и будет затягиваться годами. Правда, в 1891 году работы были начались, но очень быстро вновь прекратились. В первую очередь, конечно, не хватало денег. До сегодняшнего дня до конца точно не известно, как именно и за счет чего осуществлялось финансирование Транссиба, поскольку государственная экономика основывалась на системе так называемой «единой кассы». Другими словами, все доходы, включая займы, складывались, и поэтому сейчас трудно установить, из каких именно фондов оплачивалось строительство линии. Предпринимая шаги по стабилизации экономики, Витте преуспел в получении иностранных займов, особенно от Франции, и здесь он явно прибегал к хитрости – известной современному читателю, – утверждая, что государственная экономика была убыточной, тогда как на самом деле дело обстояло ровно наоборот. Железная дорога, по словам Стивена Маркса, «финансировалась за счет излишков обычного бюджета, которые, предположительно, образовывались благодаря “созданию благоприятных условий для его исполнения” в 1894 году и в последующие годы»¹¹⁰. Но одновременно этот автор намекает, что истинное положение дел скрывалось за завесой тайны, которую уже вряд ли удастся когда-нибудь открыть.

Однако деньги были не единственной и, возможно, даже не главной проблемой. Почти сразу же после того, как Витте занял пост министра финансов, он приступил к созданию структуры, которая позволила бы ему осуществить проект, подобный Транссибу. Витте подготовил документ, где предлагал начать осуществление проекта с создания влиятельного комитета, который взял бы на себя функции по обеспечению руководства и контроля за строительством. На деле этот комитет должен был иметь более широкие полномочия, касающиеся не только железной дороги, но и других аспектов освоения Сибири, таких, как переселение и планировка городов, неизбежно возникающих с появлением линии.

Предшественник Витте, Гюбеннет, еще ранее высказывал идею о создании «специального центрального управляющего органа». Но именно Витте добился того, чтобы такой комитет стал действительно влиятельной организацией, способной день за днем развеивать все сомнения, высказываемые противниками проекта. Витте предпринял ловкий ход, предложив назначить председателем комитета наследника престола, великого князя Николая, который уже принимал участие в реализации проекта и которому суждено было стать последним русским царем. Когда царь Александр III впервые дал добро на строительство Транссиба, цесаревич совершал кругосветное путешествие, направляясь через Грецию и Египет в Индию и Японию. У царя родилась удачная мысль привлечь сына к церемонии открытия строительства магистрали на ее восточном конце, во Владивостоке – блестящий рекламный ход. Поэтому в марте 1891 года он написал цесаревичу в той высокопарной манере, с неуместными заглавными буквами и длинными предложениями, в которой обычно велась переписка между особами царской крови:

¹⁰⁸ Marks S. G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917., p. 126.

¹⁰⁹ Witte S. (ed. Avram Yarmolinsky) The Memoirs of Count Witte (Garden City, 1921), p. 52.

¹¹⁰ Marks S. G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917, p. 128.

«Ваше Императорское Высочество, повелев ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей соединить обильные дарами природы Сибирские области с сетью внутренних рельсовых сообщений, я поручаю Вам объявить таковую волю мою, по вступлении Вами вновь на Русскую землю после обозрения иноземных стран Востока. Вместе с тем возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению на счет казны и непосредственным распоряжением Правительства, Уссурийского участка Великого Сибирского пути».

Цесаревич Николай, молодой человек 23 лет, – чьи нервы находились в расстройстве вследствие инцидента, произошедшего в Японии, где сумасшедший полицейский бросился на него с саблей, – возглавил церемонию начала строительства в крайнем восточном пункте линии. 31 мая 1891 года, он, умело орудуя лопатой, наполнил тачку глинистой землей и отвез ее на насыпь, которой суждено было стать Уссурийской веткой Транссиба, после чего заложил первый камень на месте будущей станции.

Владивосток в то время нельзя было назвать приятным местом. По описанию Хармона Таппера, это был «неопрятный город с грязными, немощеными улицами, открытыми сточными канавами, мрачными казармами и складами, некрашеными деревянными домами и сотнями глинобитных жилищ с соломенными крышами корейских и китайских поселенцев, которые составляли примерно треть 14-тысячного населения порта»¹¹¹. Сегодня здание вокзала во Владивостоке все еще напоминает о знаменательном событии 31 мая 1891 года благодаря присутствию в зале ожидания иконы Николая Чудотворца, покровителя Николая II¹¹². Поскольку железная дорога получила царское благословение, что и было продемонстрировано на столь высоком уровне, больше никаких заминок со строительством не возникало. Идея, столь долгое время являвшаяся источником споров и разногласий в правительственных кругах, отныне приобрела популярность.

Однако, как мы успели убедиться, голод и недостаток денежных средств препятствовали строительству, и к моменту, когда в августе 1892 года Витте возглавил Министерство финансов, работы были приостановлены. На одном из заседаний Комитета Сибирской железной дороги Витте предложил ввести в его состав руководителей различных правительственных департаментов. Идея была одобрена царем и дала карт-бланш на получение достаточного количества средств, необходимых для осуществления проекта. Витте решительно настаивал на том, что Транссиб должен координироваться с другими проектами, такими, как строительство линии Екатеринбург – Челябинск, с тем, чтобы продукция уральских металлургических заводов могла беспрепятственно доставляться на строительные участки. Он также наладил сообщение по водным путям, пересекающим сибирский маршрут, чтобы обеспечить поставку стройматериалов на магистраль. Поскольку основной целью сооружения линии являлось привлечение переселенцев, Витте предложил учитывать при разработке миграционных планов необходимость строительства медицинских и ветеринарных учреждений, церквей и других объектов социального назначения. Кроме того, чрезвычайно важно было разработать привлекательную для новых поселенцев схему распределения земли.

Все эти вопросы входили в сферу компетенции комитета. Витте, чьими стараниями в комитет вошли только нужные люди, полностью контролировал этот орган, таким образом осуществляя эффективное управление Сибирью и даже оказывая влияние на внешнюю политику России: «Сфера деятельности Комитета Сибирской железной дороги была шире, чем у его предшественника [прежнего комитета], поскольку она не ограничивалась одним лишь железнодорожным строительством. Область его компетенции и амбиции продолжали расти

¹¹¹ *Tupper H. To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway*, p. 83.

¹¹² Наличие на вокзале Владивостока иконы св. Николая не связано напрямую с символической закладкой цесаревичем Николаем в Куперовской пади Транссибирской магистрали. Николай Чудотворец издавна являлся на Руси покровителем путешественников.

под руководством Витте, который, благодаря комитету, стал определять политику империи в Азии, по крайней мере, какое-то время». Деятельность комитета в том числе была направлена на «обеспечение общего экономического благосостояния Сибири и восстановление ее торговых связей с азиатским континентом».

Избрание цесаревича председателем комитета стало гарантией того, что дорога все-таки будет построена. Витте понадобилось немало времени, чтобы убедить царя поручить такую ответственную работу столь молодому человеку. Александр III колебался, говоря, что наследник всего лишь мальчик, не имеющий достаточно опыта, чтобы председательствовать в таком важном комитете. Но Витте, который всегда был ловким манипулятором, предложил назначить вице-председателем комитета наставника цесаревича Николая, Н. Х. Бунге, с тем, чтобы тот своими советами помогал молодому человеку руководить сложным проектом. Царь, в конце концов, дал себя убедить и согласился на это назначение.

Сам Николай Александрович был полон энтузиазма. В отличие от своих предшественников, он бывал на дальневосточной окраине империи и тоже считал, что линия поможет объединению государства. Русификация Сибири виделась способом подавить «желтую угрозу», и железная дорога должна была стать ведущей силой этого процесса. Как мы узнаем в главе 6, восточные амбиции оказались крайне опасными и привели к войне, которая чуть было не закончилась свержением монархии за десять лет до ее окончательного падения. Николай, который, став царем, практически утратил интерес к делам государства¹¹³ и с маниакальным упорством погрязал в деталях в ущерб любым стратегическим соображениям, оказался деятельным председателем комитета и не оставил этот пост, даже взойдя на трон после смерти отца, умершего двумя годами позже. Однако он был слаб, и Витте без труда манипулировал им, отчего их хорошие отношения вскоре испортились¹¹⁴. Будущий император испытывал настоящий трепет по отношению к гению, чья инициатива лежала в основе любых действий правительства. По иронии судьбы именно твердость и решительность Витте как администратора делали его более подходящим кандидатом на роль руководителя, нежели вялый, нерешительный царь, которому он диктовал свою волю. Николай, став царем, не мог позволить себе устранить Витте, понимая, что без него проект развалится. Однако «Николай чувствовал себя сторонним наблюдателем спектакля, в котором Витте был режиссером и исполнителем, особенно на Дальнем Востоке, где мощное присутствие министра мешало собственным амбициям Николая. Витте превосходил всех, и в Николае росли зависть и возмущение».

Тем не менее схема оказалась надежной. Комитет Сибирской железной дороги занял сильную позицию, с успехом осуществляя управление Сибирью, и даже споры между царем и его министром не могли помешать продвижению проекта. Процесс уже было не остановить. Теперь нужно было собрать армию землекопов и инженеров, которые протянули бы железную дорогу сквозь необъятные просторы Сибири и построили бы самую длинную в мире магистраль.

¹¹³ Данное заявление не имеет подтверждений в исторических источниках.

¹¹⁴ Здесь и далее автор транслирует широко распространенный на Западе миф о «слабовольном» и «вялом» Николае II, который был пешкой в руках хитрого царедворца Витте.

Глава четвертая. В сибирских степях

Трудности, с которыми сталкивались строители Транссибирской магистрали, едва ли можно преувеличить. Железная дорога, возможно, пролегла не по такой гористой местности, как Альпы или индийские Гаты, и не по такой бесплодной, как суданская пустыня, через которую англичане тянули ветку примерно в то же самое время. Но громадная протяженность и экстремальные температуры, воздействию которых подвергались рабочие, превращали строительство в беспрецедентный подвиг. Для сравнения, при протяженности 9298 км Транссиб был на 3218 км длиннее Канадской тихоокеанской железной дороги, которая пролегла между Сент-Джонсом, Ньюфаундлендом, на побережье Атлантики и Ванкувером в Британской Колумбии на Тихом океане и строилась поэтапно. Первая трансконтинентальная железная дорога США, строительство которой завершилось в 1869 году, и подавно была намного короче. Когда в 1863 году начались работы по ее прокладке, потребовалось уложить всего 2816 км новых путей – менее трети протяженности Транссибирской магистрали. Транссиб же, даже без учета уже существовавшего участка между Москвой и Челябинском, все еще требовал свыше 7240 км новых путей.

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.