

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ВОЛОГОДСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РАН



ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ВЫПУСК № 115
(2020)

Серия

«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»

ВолНЦ РАН продолжает знакомить своих подписчиков с наиболее интересными, на наш взгляд, публикациями, затрагивающими актуальные вопросы российской экономики и политики.

В выпуске представлена статья писателя, историка И. Шумейко «Как Транссиб стал политическим орудием России», опубликованная в «Независимой газете», № 161, 30 июля 2021 года.

Вологда
август 2021

Как Транссиб стал политическим орудием России

«Стальной позвоночник» обеспечил территориальную целостность страны

Первый в России День железнодорожника 10 июля (по новому стилю) был приурочен ко дню рождения Николая I. Второй, советский, оказался календарно близко, хотя привязан был совершенно к другому событию: 30 июля 1935 года на приеме в Кремле Иосиф Сталин поблагодарил железнодорожников за достижения и поднял тост: «За то, чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм». С 1940 года День железнодорожника отмечают в первое воскресенье августа.

Четвертый экземпляр

О преемственности поколений российских путейцев говорит огромная старинная карта в кабинете многолетнего ректора (ныне президента) Российского университета транспорта (МИИТ) Бориса Лёвина. Выпущена в 1902 году к 10-летию начала строительства Транссиба. Карта вмещает, однако, почти всю Европу и Азию. Нанесены дороги, порты вплоть до мелких гаваней от Средиземного моря, Суэца, Индии до Китая и Японии. Текст на полях столь же внушителен – авторский лист! Вооружившись стремянкой (карта ныне висит в кабинете президента МИИТа), я переснял его. Приведу некоторые колоритные фрагменты.

«Работы чинов Корпуса военных топографов. Военное министерство приняло деятельное участие в исполнении трудной задачи инженеров путей сообщения выбрать самое короткое и дешевое направление для изысканий, предшествующих постройке железных дорог. Задача особенно усложняется, когда местность, по которой проектируется железная дорога, предварительно не была снята инструментально... В первые пять лет из 85 инженеров путей сообщения и состоявших при них техников 5 умерли, 12 хронически заболели, 9 лишились рассудка, 3 были убиты и 1 пропал без вести. В последующие же пять лет деятельности Комитета Сибирской железной дороги в Сибири заметно стало легче жить и работать. Район дороги оживился: выросли поселки, расширились города, возникли и новые центры жизни. На правом берегу р. Оби был рыбацкий поселок в два-три двора; через два года после проведения железной дороги поселок переименован в город Ново-Николаевск, имевший в 1899 году более 20 000 жителей... В Маньчжурии, на судоходной реке Сунгари, берущей начало в плодородном и населенном Южном Китае, в узле построенных нами железных дорог на три стороны света, рядом со старинным городком Харбин

возник новый русский город с художественными зданиями, банками, парком, телеграфом, телефонами, электрическим освещением и богатой будущностью. Город Дальний также напоминает вполне благоустроенный европейский город, хотя постройка его едва начата».

Экспромт КВЖД

Тогда не разделяли Транссиб и гениальный экспромт – КВЖД (Китайская Восточная железная дорога). Старые справочники свидетельствуют: «Мысль о проведении через Маньчжурию железной дороги возникла в 1895 году ввиду выяснившихся технических, географических и экономических неудобств, связанных с проведением Амурской линии».

Тогдашние газеты, донимавшие строителя Транссиба Сергея Юльевича Витте, пестрели заголовками: «Желтороссия!» («остроумная» переключка с Новороссией). Знали бы они, что «Желтороссия» переживет Российскую империю, ее столица Харбин примет 200 тыс. эмигрантов, став самым большим русским несоветским городом: 26 православных храмов, концерты Вертинского, других дореволюционных звезд. В общем, все приметы «прошлой жизни».

Пример неблагодарности и исторической тупости: Сергею Витте и по сей день ставят порой в вину «отдачу дороги китайцам». Писатель Валентин Распутин ответил таким лжепатриотам: «Даже прокладку КВЖД по китайской земле едва ли можно поставить ему в вину: сквозной путь в грозовой обстановке накануне войны требовался немедленно, а северный, амурский вариант в условиях вечной мерзлоты, какие никогда, нигде еще не встречались, ускорить было невозможно. С Амурской дорогой впоследствии намучились не меньше, чем с Кругобайкальским участком...»

А Кругобайкалка стала местом другого невероятного «экспромта». Сплошные скалы к западу от Байкала оставляли небогатый выбор: туннели или вырубка карнизов вдоль берега. В 2010-м, пройдя часть Кругобайкалки пешком, я фотографировал «итальянские стенки». Да-да. На Транссибе были и китайские работы (это еще легко представить), и... итальянцы: опыт работы в горных и сейсмических условиях. Их «итальянские стенки» защищали отвоеванные у скал «карнизы» от камнепадов.

Министр путей сообщения князь Михаил Хилков, оставив Петербург, два года жил в байкальской Слю-

дянке. До 1906 года Транссиб работал «по временке», временной схеме: рельсы клали прямо на байкальский лед. В «Других берегах» Владимир Набоков вспоминал: открытки с паровозами на льду в Европе воспринимали как картинки-фэнтези...

Красивая, величественная картина вхождения России в мир XX века наложилась на царивший тогда стиль знаменитой Belle Époque («Прекрасная эпоха», рухнувшая в 1914 году). Новая эстетика, всемирные выставки, железные дороги, объединившие (казалось!) все человечество, чудеса техники, дирижабли... Модель транссибовского моста через Енисей в Красноярске великого русского инженера-путейца Евгения Карловича Кнорре получает Большую золотую медаль на Всемирной выставке в Париже 1900 года. Второй лауреат того года, Парижская башня Эйфеля удостоилась «только» Малой золотой медали...

Четверть кругосветки

Отчаянность дотранссибовского положения России видна в примерах жизни первых промышленников Приморья. Их собрала сегодня краевед Влада Абрамова. Несколько примеров.

Фридольф Гек и Отто Линдгольм приехали из Российской Финляндии. Сначала – единственные российские китобои на сотни американских, британских, французских. Потом строители первых пристаней, лесопилок, мельниц... И когда Линдгольму нужно было в Петербург, он срочности ради (sic!) шел паромом через Тихий океан до Сан-Франциско, по железной дороге пересекал США, в Нью-Йорке – другой паром до Петербурга. Взглянуть на глобус – три четверти мировой кругосветки проходили быстрее, чем четверть через Сибирь. Но все это – до постройки Транссиба!

Только 1 июля 1903 года понимающие люди России могли перевести дух: движение по Транссибу открыто! И сразу же, без всяких оркестров и лент, «проверяя пропускную способность, прочность мостов», начали переброску войск. Один армейский корпус, 30 тыс. человек с вооружением, загружал дорогу на месяц. А до первых залпов Русско-японской войны оставалось полгода.

При нашем высочайшем уровне централизации и жесткой управленческой структуре кроме МИДа какие вообще ведомства могли вести внешнеполитическую деятельность? Путейцы. Общество КВЖД на рубеже XIX–XX веков имело права, сравнимые со знаменитой английской судоходной Ост-Индской кампанией. Ему

было поручено основание в Даляньской бухте коммерческого порта.

КВЖД имела свой флаг, полицию (особый Заамурский округ пограничной стражи), суд, почту, флотилию в 20 пароходов, телеграф, школы, больницы, библиотеки, угольные и лесные концессии... Земля вдоль дороги принадлежала КВЖД, у которой ее и брали в аренду. И путейцы справились с необъятным набором задач благодаря высокому уровню образования.

Транссиб, «стальной позвоночник России», обеспечив ее дальнейшую жизнь и территориальную целостность, имел и всемирное значение, сразу же точно оцененное. Английский экономист Арчибалд Колькхун писал: «Эта дорога не только делается одним из величайших торговых путей, какие когда-либо знал мир, и в корне подорвет английскую морскую торговлю, но станет в руках России политическим орудием, силу и значение которого даже трудно угадать... Она сделает Россию самодовлеющим государством, для которого ни Дарданеллы, ни Суэц уже более не будут играть никакой роли, и даст ей экономическую самостоятельность, благодаря чему она достигнет преимуществ, подобного которому не снилось еще ни одному государству».

Колькхун или забежал вперед, или Россия сильно отстала. Но только сегодня, с реализацией проекта «Восточный полигон», Транссиб становится кандидатом в «величайшие торговые пути мира».

Так сложилось: в истории Транссиба довели факты, цифры сугубо экономические, военные. Однако Транссиб и пронизываемая им Сибирь – еще и сокровищница красот планеты. Поезда – самодвижущиеся музеи, галереи новых «передвижников». Немало соотечественников, иностранцев приобретают места в специальных вагонах, а то и в простых купе, обозревают сибирскую тайгу, реки, мосты.

Президент японской фирмы Aikyo International Consultant Ейичи Ямагучи на Байкальском форуме в 1999 году поделился своей мечтой: «Более тридцати лет назад я загорелся идеей железнодорожного сообщения между Европой и Японией. Осталось построить два тоннеля: Хоккайдо-Сахалин и Сахалин-материк. Модернизировать российские железные дороги. И тогда осуществится мой давний сон: я поеду в международном экспрессе от Токио до Лондона через всю Россию».

Игорь Шумейко
писатель, историк