

Только на фоне кровавой драмы, разыгрывавшейся более десятилетия в большинстве каторжных тюрем — с убийствами, порками, с отчаянными попытками массовых прорывов для побега, с голодовками и самоубийствами каторжан, — режим Александровского централи может казаться мягким. Только «безумие и ужас» Зерентуя, Кутомары, Орла и других тюрем этого времени, создавали впечатление весьма либерального режима в Александровской центральной каторжной тюрьме. Такое мнение существовало и среди каторжан: «Александровский централ «обратники» хвалили» (*Ульянинский В. Записки вечника. М., 1930. С. 27*).

Г. П. ВЛАСОВ
Н. Г. ВЛАСОВА
Л. Г. ВЛАСОВ

ТРАНССИБ В МИРОХОЗЯЙСТВЕННОЙ СИСТЕМЕ

В конце XIX–начале XX вв. Сибирь представляла собой отсталую окраину России с немногочисленным населением, слабо развитой промышленностью и торговлей. Отсутствие современных путей сообщения создавало определенные трудности в развитии экономики региона в виду его большой территории.

В 1857 г. генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев-Амурский поставил вопрос о строительстве железной дороги на сибирских окраинах России. Он поручил военному инженеру Д. Романову провести изыскания и составить проект сооружения железной дороги от Амура до залива Де-Кастри. В 50–70-х гг. XIX в. русские специалисты разработали ряд новых проектов строительства железных дорог в Сибири, но все они не нашли поддержки у правительства, которое лишь в середине 80-х гг. XIX в. приступило к решению вопроса о Сибирской железной дороге. Было много предложений и от иностранных предпринимателей. Но правительство России, опасаясь усиления иностранного влияния в Сибири и на Дальнем Востоке, отклонило предложения иностранных капиталистов и их промышленных компаний и решило строить дорогу на средства казны.

Первый практический толчок к началу сооружения грандиозной магистрали дал император Российской империи Александр III. В 1886 г. на отчете иркутского генерал-губернатора государем была наложена резолюция: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора». И в этом же году, ознакомившись с мнением А. Н. Корфа о значении железной дороги для дальневосточных областей, Александр III приказал «представить соображения» по поводу подготовки к строительству стального полотна.

В 1887 г. под руководством инженеров Н.П. Меженинова, О.П. Вяземского и А.И. Урсати были организованы три экспедиции для изыскания трассы Среднесибирской, Забайкальской и Южно-Уссурийской железных дорог, которые к 90-м гг. XIX в. в основном завершили свою работу. В начале 1891 г. был создан Комитет по сооружению Сибирской железной дороги, который вынес важное постановление о том, что «Сибирская железная дорога, это великое народное дело, должна осуществляться русскими людьми и из русских материалов», и утвердил облегченные технические условия строительства магистрали. В феврале 1891 г. Комитет министров признал возможным начать работы по сооружению Велико-Сибирского пути одновременно с двух сторон — от Челябинска и Владивостока.

Сооружение Транссибирской магистрали осуществлялось в суровых природно-климатических условиях. Почти на всем протяжении трасса прокладывалась по малозаселенной или безлюдной местности, в непроходимой тайге. Она пересекала могучие сибирские реки, многочисленные озера, районы повышенной заболоченности и вечной мерзлоты (от Кузньги до Бочкарево, ныне Белогорск). Исключительные трудности для строителей представлял участок вокруг Байкала (станция Байкал — станция Мысовая). Здесь приходилось взрывать скалы, прокладывать тоннели, возводить искусственные сооружения в ущельях горных рек, впадающих в Байкал.

Строительство Транссибирской магистрали потребовало огромных средств. По предварительным расчетам Комитета по сооружению Сибирской железной дороги, ее стоимость определялась в 350 млн р. золотом, поэтому в целях ускорения и удешевления строительства, в 1891–1892 гг. для Уссурийской линии и Западно-Сибирской линии (от Челябинска до р. Обь) взяли за основу упрощенные технические условия. Так, согласно рекомендациям Комитета, уменьшили ширину земляного полотна в насыпях, выемках и на горных участках, а также толщину балластного слоя, укладывали облегченные рельсы и укороченные шпалы, сократили количество шпал на 1 км пути и т.д. Предусматривалось капитальное строительство только больших железнодорожных мостов, а средние и малые мосты предполагалось возводить деревянными. Расстояние между станциями допускалось до 50 верст, путевые здания строились на деревянных столбах.

Наиболее острой и трудноразрешимой была проблема обеспечения строительства Транссибирской магистрали рабочей силой. Потребность в квалифицированных рабочих удовлетворялась вербовкой и переброской в Сибирь строителей из центра страны. По данным В.Ф. Борзунова, к строительству Западно-Сибирского участка магистрали в разные годы привлекалось от 3,6 тыс. до 15 тыс. рабочих из Европейской России, Среднесибирского — от 3 тыс. до 11 тыс., Забайкальского — от 2,5 тыс. до 4,5 тыс. Значительную часть строителей составляли ссыльные арес-

танты и солдаты. Непрерывное пополнение рабочей силы на строительстве магистрали шло за счет привлечения сибирских крестьян и горожан и притока крестьян и мещан из европейской России. Всего на сооружении Транссиба в 1891 г., в начале стройки, было 9 600 чел., в а 1895–1896 гг., в разгар строительных работ. — 84–89 тыс., в 1904 г., на завершающем этапе — только 5 300 чел. На строительстве Амурской железной дороги в 1910 г. работали 20 тыс. чел.

По скорости сооружения (в течение 12 лет), по протяженности (7,5 тыс. км), трудностям строительства и объемам выполненных работ Великая Сибирская железная дорога не знала себе равных во всем мире. В условиях почти полного бездорожья на доставку необходимых строительных материалов — а фактически приходилось завозить все, кроме леса, — затрачивалось много времени и средств. Например, для моста через Иртыш и для станции в Омске камень везли 740 верст по железной дороге из Челябинска и 580 верст с берегов Оби, а также по воде на баржах из карьеров, расположенных на берегах Иртыша в 900 верстах выше моста. Металлические конструкции для моста через Амур изготавливались в Варшаве и доставлялись по железной дороге в Одессу, а затем перевозились морским путем во Владивосток, а оттуда по железной дороге в Хабаровск. Осенью 1914 г. германский крейсер потопил в Индийском океане бельгийский пароход, который вез стальные детали для двух последних ферм моста, что задержало на год завершение работ.

Почти все работы производились вручную, орудия труда были самые примитивные — топор, пила, лопата, кайло и тачка. Несмотря на это, ежегодно прокладывалось около 500–600 км железнодорожного пути. Таких темпов еще не знала история. Об объеме выполненных работ и громадных затратах человеческого труда свидетельствуют данные на 1903 г.: произведено свыше 100 млн м³ земляных работ, заготовлено и уложено более 12 млн шпал, около 1 млн т рельсов и скреплений, построено мостов и тоннелей общей протяженностью до 100 км. Только при сооружении Кругобайкальской железной дороги протяженностью немногим более 230 км было построено 50 галерей для предохранения пути от горных обвалов, 39 тоннелей и около 14 км подпорных стенок в основном на цементном и гидравлическом растворе. Стоимость всех тоннелей со столбами и галереями составила свыше 10 млн р., а расходы на сооружение всей магистрали превысили 1 млрд р. золотых рублей.

В строительстве Транссибирской магистрали участвовало много талантливых русских инженеров — воспитанников отечественных учебных заведений, получивших опыт железнодорожного строительства в России.

Прокладка Южно-Уссурийской дороги, начатая в апреле 1891 г., закончилась в 1894 г., а тремя годами позднее был сдан и ее северный участок. Временное движение на участке от Владивостока до Хабаровска протяженностью 772 км открылось 26 октября 1897 г., постоянное —

13 ноября 1897 г. Сооружением Уссурийской железной дороги руководил инженер О.П. Вяземский. Его именем названа одна из железнодорожных станций (Вяземская) на этой дороге.

В 1896 г. была сдана в эксплуатацию Западно-Сибирская железная дорога от Челябинска до Новониколаевска (ныне Новосибирск) протяженностью 1 422 км. Руководителем экспедиции и строительства на подходах к реке Обь и мостового перехода через нее был инженер и писатель Н.Г. Гарин-Михайловский.

Среднесибирская железная дорога от Оби до Иркутска протяженностью 1839 км была сооружена в 1899 г. под руководством инженера Н.П. Меженинова. Железнодорожный мост через Обь проектировал выдающийся русский инженер-проектировщик и строитель мостов, впоследствии крупный ученый в области строительной механики и мостостроения Н.А. Белелюбский.

Большую роль в организации строительства Кругобайкальской железной дороги и решении многих технических проблем, с ним связанных, сыграл А.В. Ливеровский. Он участвовал и в сооружении восточного участка Амурской железной дороги, и уникального на Европейско-Азиатском континенте Амурского моста. 12 сентября 1904 г. по Кругобайкальской дороге прошел первый опытный поезд, а в 1905 г. открылось регулярное движение. Талантливый инженер, впоследствии крупный ученый в области мостостроения Л.Д. Проскуряков спроектировал мост через Енисей у Красноярска (он же был автором проекта моста через Амур) (*Власов Г.П., Власов Л.Г. Транссибирские магистрали в системе новой геополитической модели мира. Братск, 2009*).

К весне 1901 г. было закончено строительство забайкальского участка Транссиба до станции Сретенск и для соединения европейской части России с Тихоокеанским побережьем сплошным рельсовым путем недоставало участка примерно в 2 тыс. км от Хабаровска до Сретенска. Правда, из-за сложных климатических и геологических условий на Амурском участке, а также по политическим соображениям царское правительство на первых порах отказалось от строительства здесь дороги и решило от Забайкалья до Владивостока идти более южным путем, через Маньчжурию. Так возникла построенная Россией и введенная в эксплуатацию в 1903 г. Китайско-Восточная железная дорога, проходящая по территории Маньчжурии через Харбин до станции Пограничная (Гродеково). В 1901 г. построена и линия от Гродеково до Уссурийска, и Владивосток был связан стальной колеей с центром России. С постройкой Китайско-Восточной железной дороги установилось сообщение с Дальним Востоком на всем протяжении Великого Сибирского пути. Европа получила выход к Тихому океану.

Таким образом, Транссибирская магистраль уже в первый период эксплуатации выявила свое большое значение для развития экономики,

способствовала ускорению и росту оборота товаров. Однако пропускная способность дороги оказалась недостаточной. Крайне напряженным стало движение по Сибирской и Забайкальской железным дорогам во время русско-японской войны, когда с запада хлынули войска. Магистраль не справлялась с передвижением войск и с доставкой воинских грузов. Сибирская железная дорога в период войны пропускала только 13 поездов в сутки, поэтому было принято решение о сокращении перевозок гражданских грузов. Кроме того, переброска войск осложнялась тем, что был не достроен участок Кругобайкальской железной дороги и до 1905 г. связь между западным и восточным берегами Байкала осуществлялась с помощью паромной переправы. Паром-ледокол «Байкал» водоизмещением 3 470 т перевозил за один рейс 25 груженых вагонов. В зимний период от станции Байкал до Танхоя прокладывали по льду озера рельсовый путь, по которому «перекатывали» паровозы и вагоны. В отдельные дни таким способом переправляли до 220 вагонов.

После окончания русско-японской войны российское правительство приняло ряд мер по увеличению пропускной способности Транссибирской магистрали. Для рассмотрения всего комплекса вопросов, связанных с этой проблемой, была создана специальная комиссия, которая пришла к выводу о необходимости увеличить скорость движения поездов. С этой целью было решено: увеличить количество шпал на 1 км пути и ширину земляного полотна; заменить облегченные рельсы на рельсы более тяжелых типов и укладывать их на металлические подкладки; вместо временных деревянных мостов строить капитальные, а также увеличить количество паровозов и вагонов на линии.

3 июня 1907 г. Совет министров рассмотрел и одобрил предложения Министерства путей сообщения о сооружении второй колеи Сибирской железной дороги и переустройстве горных участков пути. Под руководством А.В. Ливеровского были начаты работы по смягчению уклонов на горных участках от Ачинска до Иркутска и проведению второго пути от Челябинска до Иркутска. В 1909 г. Сибирская магистраль на протяжении 3 274 км стала двухпутной. В 1913 г. вторая колея была продолжена вдоль Байкала и за Байкал до станции Карымская. Осуществление важных мероприятий по увеличению пропускной способности Транссибирской магистрали сопровождалось строительством новых ее участков или ответвлений от нее.

Неудачный исход русско-японской войны показал, что дорога, пролегающая по чужой территории, в стратегическом отношении не может обеспечить интересы страны, и вынудил царское правительство создать непрерывный рельсовый путь до Владивостока по территории России. 31 мая 1908 г. Государственный совет принял решение о сооружении Амурской железной дороги. Строительство участка Транссиба от станции Куэнга до Хабаровска протяжением более 2 тыс. км было начато в

1907 г. и сдано в эксплуатацию в 1915 г. В этот же период началось строительство и Минусинско-Ачинской железной дороги (до Абакана).

Сквозное железнодорожное сообщение от Челябинска до берегов Тихого океана по территории Российской империи было открыто лишь в октябре 1916 г., после окончания строительства Амурской железной дороги и ввода в строй Амурского моста. Транссибирская магистраль была разделена в административном отношении на четыре дороги: Сибирскую, Забайкальскую, Амурскую и Уссурийскую. Непрерывно возрастала перевозка пассажиров: в 1897 г. было перевезено 609 тыс., в 1900 г. — 1,25 млн, в 1905 г. — 1,85 млн, в 1912 г. — 3,2 млн.

В годы первой мировой войны техническое состояние дороги резко ухудшилось. Но самые громадные разрушения дороги были сделаны во время гражданской войны. Была уничтожена большая часть паровозов и вагонов, подорваны и сожжены мосты, например через Иртыш и крупнейший мост через реку Амур, устройства водоснабжения, пассажирские и станционные сооружения. Но после гражданской войны на дороге без промедления начались восстановительные работы. Зимой 1924–1925 гг. реставрирована разрушенная часть Амурского моста, и в марте 1925 г. на дороге возобновилось сквозное движение поездов, теперь уже без перерыва, до сегодняшнего дня.

С.В. ГУЗЕНКОВ

БАЙКАЛЬСКАЯ СПЛАВНАЯ ФЛОТИЛИЯ

Строительство сплавных судов на Байкале началось со второй половины XVII в. Первыми строителями «посуд» был «пришлый люд», сосланный в Сибирь с берегов Белого моря и Волги, познакомивший местных жителей ближайших к Байкалу населенных пунктов с судостроительным промыслом, который концентрировался у Листвиничной пристани, в с. Большое Голоустное, деревнях: Жилкинской, Глазковской и других местах (*Сгибнев А. Байкальское судоходство // Морской сборник. 1870. № 8. С. 40; ГАИО. Ф-р.26930. Оп. 1. Д. 6. Л. 31*).

Для выполнения работ набиралась артель. Работали артельщики под началом опытных мастеров, хорошо знающих свое дело. Среди них: Иван Романович Кучин, Павел Романович Стрекаловский, братья Стрекаловские (Осип Алексеевич, Сергей Алексеевич, Константин Алексеевич, Алексей Алексеевич, Петр Алексеевич). Последние не только строили суда, но и были их владельцами (*ГАИО. Ф-р.26930. Оп. 1. Д. 6. Л. 31*). По отзывам современников лучшим мастером-судостроителем на Байкале был уроженец Архангельской губернии Никита Михайлович Батулин, начавший постигать профессию подмастерьем на строительстве пароходов у купца С.Ф. Мясникова. Признанием заслуг «главного