

БОЛЬШЕ ВЕКА



НА СЛУЖБЕ РОССИИ



1878

120 ЛЕТ
СВЕРДЛОВСКО
ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГЕ

1998



1878

**120 ЛЕТ
СВЕРДЛОВСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГЕ**

1998

02 14

ВАЛЕНТИН ЛУКЬЯНИН

НАЧАЛО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
РОЖДЕНИЕ УРАЛЬСКОЙ ГОРНОЗАВОДСКОЙ
ИЗ ЕВРОПЫ В СИБИРЬ
ГОДЫ ВЕЛИКИХ ПОТЯСЕНИЙ
И ДЛИТСЯ ВНОВЬ БЕССОННЫЙ ТРУД
ДОРОГА ПОМОГАЕТ ПОБЕДИТЬ
ОТГРЕМЕЛИ ПОБЕДНЫЕ САЛЮТЫ...
ВРЕМЯ БОЛЬШИХ ПЕРЕМЕН
ДАЛЬШЕ НА СЕВЕР
СТО ЛЕТ — НЕ ВОЗРАСТ
ВПЕРЕДИ ДОЛГИЙ ПУТЬ

БОЛЬШЕ НА СЛУЖЕ РОССИИ

235

Вередагял
Пермской с

ЕКАТЕРИНБУРГ «СВ-96» 1

08

14

42

9

33.2

184

ВАЛЕНТИН ЛУКЬЯНИН

БОЛЬШЕ ВЕКА НА СЛУЖБЕ РОССИИ

235121

Верещагинская ЦБС
Пермской области

43

Верещагинская
ЦБС

УДК 656.2(09)
ББК 84.4
Л84

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Б.И. Колесников

(председатель),
кандидат экономических наук,
начальник дороги

А.С. Мишарин,

главный инженер дороги

В.В. Башкатов,

заместитель начальника дороги
по кадрам и социальным вопросам

А.П. Радионов,

председатель дорпрофсожа

Н.К. Горностырев,

председатель совета ветеранов
дороги

М.Т. Крючков

(научный консультант),
доктор исторических наук,
профессор Уральской государственной
академии путей сообщения

Н.М. Азанова,

директор музея истории дороги

С.К. Сигалова,

начальник дорожного центра
научно-технической информации

В.С. Наговицин,

начальник техотдела дороги

Г.А. Литовченко,

заведующий объединенным архивом
Пермского отделения дороги

В.Т. Коптелов,

заведующий музеем
Тюменского отделения дороги

Е.Г. Ушенин,

собкор газеты «Гудок»

Ю.М. Сушков,

редактор газеты «Путевка»

ISBN 5-89516-054-9

© Свердловская железная дорога

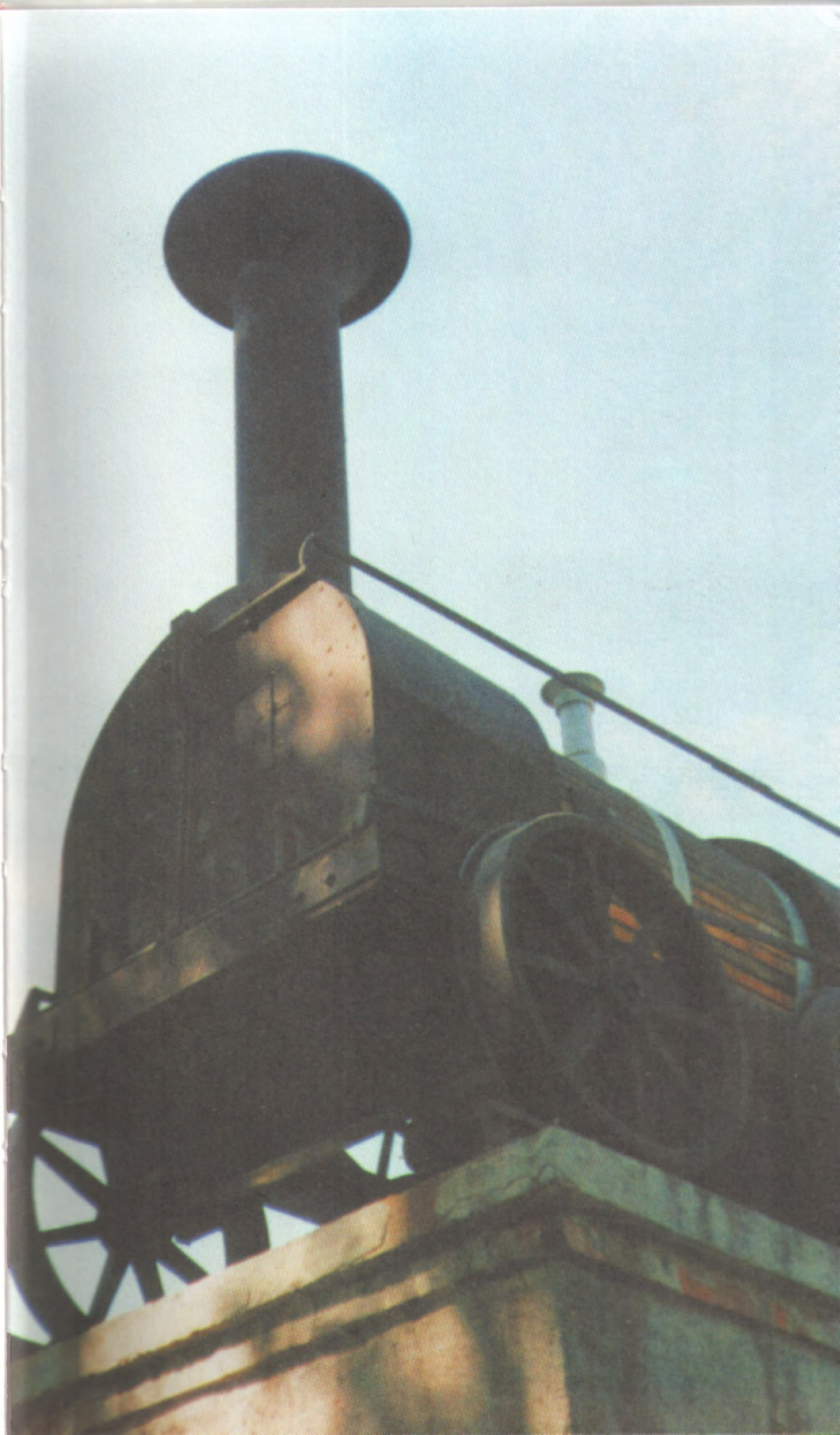


сам

твенной

ли

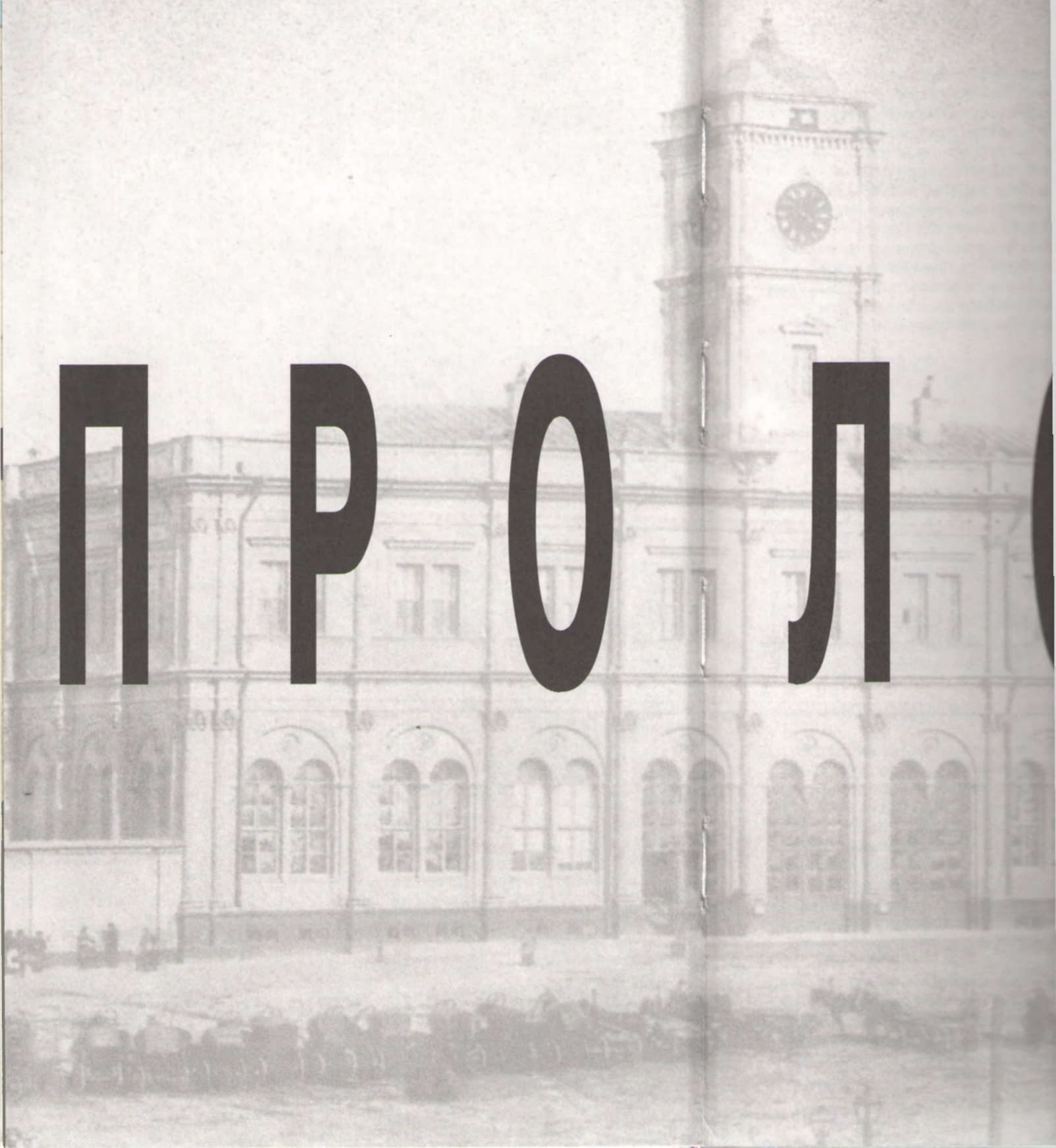
живом



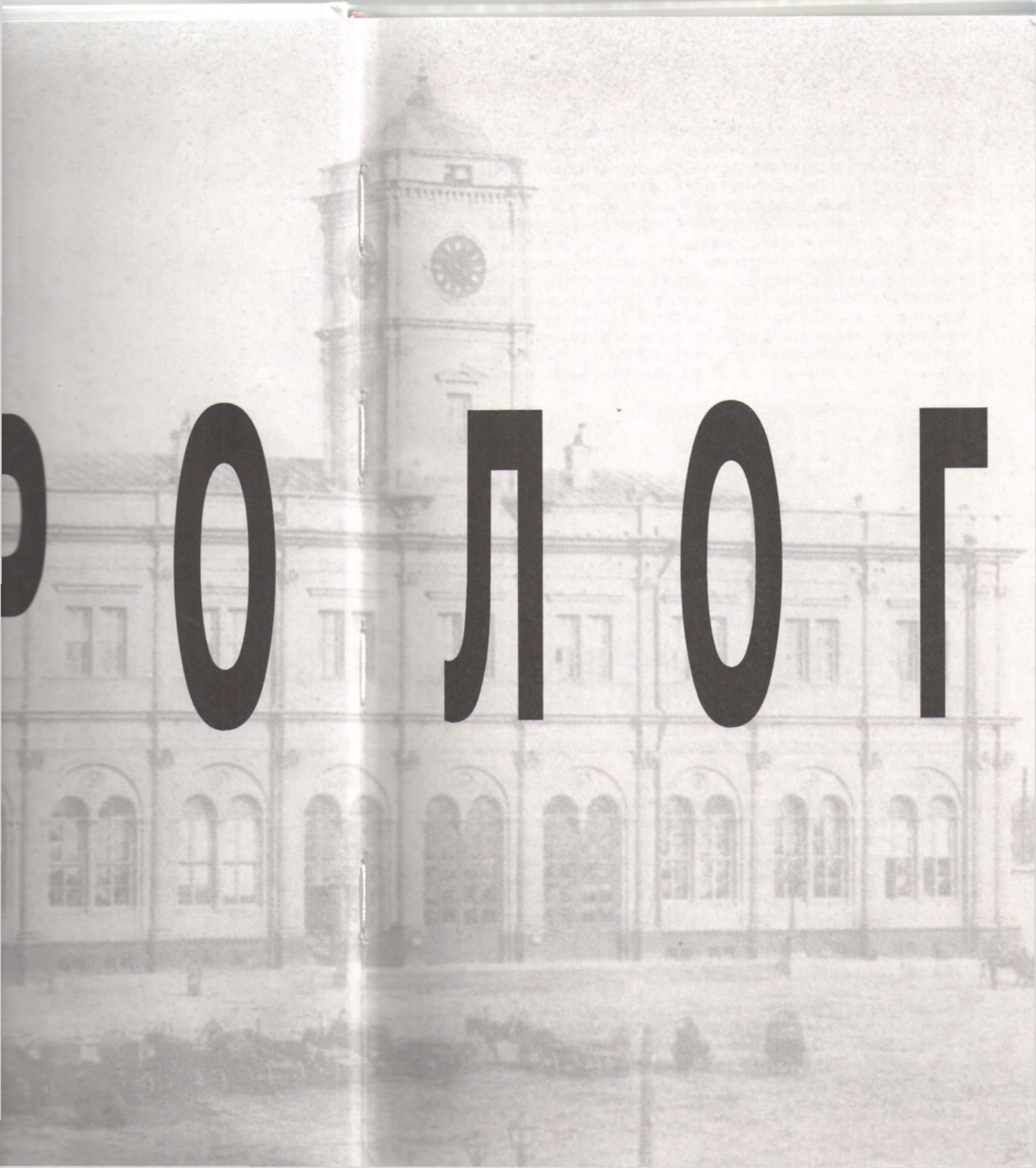




ПРОЛО



р о л о г



Урал и поныне гордится своими талантливыми мастеровыми Ефимом и Мироном Черепановыми. Макеты их «параходного делижанца» на площадях Нижнего Тагила и Екатеринбурга напоминают землякам и приезжим о том, что здесь, в этом щедром на труд и творчество краю, пробивалось к жизни одно из величайших технических достижений прошлого века. Пробивалось, но не смогло пустить в каменистую почву глубоких корней.

Характерно, что великий князь Александр Николаевич — будущий царь Александр Второй, — посетив в мае 1837 года Нижнетагильский завод Демидовых, не ожидал, видимо, увидеть «пророков в своем отечестве» и не проявил к изобретению уральских механиков ни малейшего интереса. И даже в фундаментальном четырехтомном труде «Наша железнодорожная политика», обобщившем в самом начале нынешнего века почти семидесятилетний опыт строительства и

НАЧАЛО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

эксплуатации железных дорог в России, о паровозе Черепановых нет хотя бы беглого упоминания.

В результате идея строительства железных дорог пришла и в Россию вообще, и сюда, на родину первых русских паровозов, с Запада.

Мало того, она и приживалась у нас не без труда: у нее изначально было немало серьезных противников. В их ряду наиболее влиятельными были, пожалуй, советник царя граф К.Ф. Толь (впоследствии — главноуправляющий путями сообщения) и министр финансов граф Е.Ф. Канкрин.

Первый, не будучи сам специалистом в дорожных делах (боевой генерал, участник войны 1812 года), скорее всего положился на мнение ведущего советника при руководителе Главного управления путей сообщения генерал-майора М. Дестрема, который в 1831 году выступил в Институте корпуса инженеров путей сообщения императора Александра I с публичной лекцией «Причины невозможности устройства железных дорог в России». Как доносил директор института П.П. Базен главноуправляющему герцогу Вюртембергскому, М. Дестрем, «отдавая полную справедливость счастливым результатам, которых достигли в Англии, старался доказать, на основании раз-

ности климатов и движения коммерции, что устраивать подобные дороги в России не только невозможно, но и нежелательно. Вот и убеждал царя в том, что «ввиду отсутствия необходимых систем и обилия судоходных путей, железные дороги не только не нужны, но и вредны».

Граф Канкрин, возражая против строительства железных дорог, опирался на собственные соображения: «Ввиду отсутствия денег на перевозку, считал он, — нежелательно было бы влиять на развитие производства. Напротив, развитие паровой тяги, при отсутствии в стране паровых машин, в самом деле богатейшие угольные месторождения (открыты), повлечет за собой истре-



Вокзал Петербурго-Московской железной дороги

Оба сиятельных противника железных дорог, ни мракобесами, как, случается, и историки. Скорее они были просто людьми, которые в ту пору были внове не только в России, но и в Европе. Отношение к ним тоже тогда было внове. Там против них выступали люди, до сих пор известные, например, знаменитый историк Жюль Мишле, французский писатель Виктор Гюго, французский философ Жюль Этьенн Араго, познакомившийся с железными дорогами во время поездки по Англии.

В качестве компромисса предложено было строить железные дороги: куда, дескать, в России не было ни одного человека, который бы не знал, что такое железная дорога. Дескать, для России это выгодно, потому что железные дороги — самое лучшее средство для строительства паровозов. Впрочем, железные дороги, а тогда было другое...

своими талантливыми мастерскими
пановыми. Макеты их «параходного
Нижнего Тагила и Екатеринбурга на-
езжим о том, что здесь, в этом щед-
краю, пробивалось к жизни одно из
ений прошлого века. Пробивалось,
тую почву глубоких корней.
язь Александр Николаевич — буду-
посетив в мае 1837 года Нижнета-
жидал, видимо, увидеть «пророков в
к изобретению уральских механиков
в фундаментальном четырехтомном
политика», обобщившем в самом на-
десятилетний опыт строительства и

ности климатов и движения коммерции, что не настало еще время устраивать подобные дороги в России и что водные сообщения заслуживают в ней предпочтения». Вот и граф Толь — явно вслед за ним — убеждал царя в том, что «ввиду существования в России удобных водных систем и обилия судоходных рек» нет смысла тратиться на рельсовые пути.

Граф Канкрин, возражая против строительства в России железных дорог, опирался на собственную экономическую теорию. Тратить деньги на перевозку, считал он, — непродуктивно, лучше вкладывать их в развитие производства. Например, поднимать культуру сельского хозяйства. Кроме того, он полагал, что распространение в России паровой тяги, при отсутствии в стране каменных углей (наши на самом деле богатейшие угольные месторождения тогда еще не были открыты), повлечет за собой истребление лесов.



Вокзал Петербурско-Московской железной дороги в Москве

России, о паровозе Черепановых нет

ства железных дорог пришла и в Рос-
ерых русских паровозов, с Запада.
ась у нас не без труда: у нее изна-
противников. В их ряду наиболее
советник царя граф К.Ф. Толь (впос-
путями сообщения) и министр фи-
иалистом в дорожных делах (боевой
да), скорее всего положился на мне-
ководителя Главного управления пу-
М. Дестрема, который в 1831 году
нженеров путей сообщения импера-
лекцией «Причины невозможности
России». Как доносил директор инсти-
яющему герцогу Вюртембергскому,
справедливость счастливым результа-
старался доказать, на основании раз-

Оба сиятельных противника железных дорог не были ни ретро-
градами, ни мракобесами, как, случилось, аттестовали их советские
историки. Скорее они были просто реалистами. Кстати, железные
дороги в ту пору были внове не только для России: в просвещенной
Европе отношение к ним тоже только еще складывалось. Иногда и
там против них выступали люди достаточно авторитетные — во Фран-
ции, например, знаменитый историк Тьер, а также писатель и путеше-
ственник Араго, познакомившийся с железными дорогами во время
поездки по Англии.

В качестве компромисса предлагались, например, конно-желез-
ные дороги: куда, дескать, в России спешить? А еще один специалист —
некто Фридрих Фик, приглашенный из прусского города Касселя, —
всерьез навязывал российскому дорожному ведомству целых три про-
сто-таки бредовых проекта железных дорог — и все на человеческой
тяге! Дескать, для России это выгоднее, чем покупать или, тем паче,
самим строить паровозы. Впрочем, это сейчас проекты Фика кажутся
бредовыми, а тогда было другое время и другие понятия: бурлаки

таскали по русским рекам тяжело груженные баржи, для просвещенной публики это было в порядке вещей, и тот же трезвомыслящий граф Е.Ф. Канкрин заявлял: «Пароходы принесли бы мало пользы и обошлись бы слишком дорого».

Пятью годами позже предприимчивый австрийский инженер, чех по национальности, Франц Антон фон Герстнер уговорил-таки дорожное ведомство России решиться на реализацию относительно небольшого проекта, который был принят «исключительно в виде опыта, с целью испробовать, насколько наши климатические условия допускают вообще сооружения у нас рельсовых путей». 21 мая 1836 года было высочайше утверждено положение о строительстве первой в России железнодорожной линии от Петербурга до Павловска. К осени следующего года была уже готова ее первая очередь, протяженностью в 21 версту, — до Царского Села; 30 октября 1837 года пышно отметили ее открытие. Специально к этому случаю Михаил Глинка романс сочинил: «В чистом поле все дымится пароход. Быстрота, восторг, волнение, ожидание, нетерпенье...» Сам царь, сидя в конной коляске, водруженной на открытую платформу, проследовал с первым поездом, явив своим подданным пример мужества и любви к прогрессу.

За пять следующих месяцев линию продлили еще на четыре версты — до конечного пункта...

И он чуть было действительно не стал на целые десятилетия конечным, этот пункт, потому как далее в строительстве российских железных дорог наступила довольно продолжительная пауза — если не считать магистрали из Варшавы в Вену, которую начали сооружать в 1839 году, руководствуясь не экономическими, а стратегическими соображениями, и строили почти десять лет. Но то была уже Европа. Пять лет понадобилось высшим властям империи, чтобы преодолеть сомнения, связанные с осуществлением уже намеченного следующего железнодорожного проекта (линия Петербург — Москва): строить — не строить?

* * *

Стартовали практически вместе: в 1830 году, когда у России железных дорог не было совсем, их не было и в Германии, Австрии, Бельгии, а в США и Франции их только-только начинали тогда строить (успели проложить соответственно 40 и 37 км рельсовых путей). Несколько вырвалась вперед родоначальница железных дорог Англия: она к тому времени уже имела рельсовые дороги общей протяженностью 138 км, однако по меркам наступающего десятилетия этот задел тоже был совсем небольшим.

Ибо к 1840 году в Англии было построено уже 1349 км, в США — 3630 (а у России все еще оставались только те самые пригородные 25 верст). За последующие десять лет Англия еще более вырвалась вперед, сделала просто-таки головокружительный скачок — до 10656 км. А США совершили даже больший скачок — аж до 12779; тут, правда, и расстояния были иные. На многие тысячи километров пошел счет протяженности железнодорожных линий во Франции, Германии, Бельгии, даже в маленькой Швейцарии. А в России... Что ж, было приращение и в России: здесь к 1850 году построен 381 км дороги. Столь скромная на европейском фоне цифра — наглядное свидетельство

того, что большой потребности в ней испытывала.

На самом деле, Царскосельская дорога (она вошла в историю российских путей как первая железная дорога) изначально не была призвана играть какую-либо хозяйственной роли, ради которой строилась в практической Европе. Она служила для развлечения петербургской знати, совершала в Павловске на многие десятилетия традицию проведения концертов и гуляний. В Павловске на многие десятилетия заправлял Глазунов, дирижировал симфоническим оркестром Шляпкин. (Любопытно, что и сам Глазунов имел музыкальные корни: Vauxhall — так называли в то время Вокс, увеселительный парк с концертами.)



Ефим Черепанов

на.) Бывать в павловском Vauxhall'e было модно перевозить до 600 тысяч в год пассажиров и не только быстро, но и с большим доходом акционерам. Впрочем, объяснялся здесь не столько хороводный характер, сколько беспрецедентными льготами: рука не могла не подняться, если не было права устанавливать по своему усмотрению тарифы на проезд и провоз грузов.

Конечно же, не о такой выгоде шла речь при решении о строительстве дороги. Там, куда немалые деньги из государственной казны шли, чтобы получить пользу для захиревшей отечественной промышленности, в виду, естественно, не переправка грузов — какие там еще грузы на железной дороге? — а солидными заказами внести оживление в застойные заводы. Ради этой выгоды было даже пойти на дополнительные

по груженные баржи, для просвещен-
се вещей, и тот же трезвомыслящий
пароходы принесли бы мало пользы и

риимчивый австрийский инженер, чех
он фон Герстнер уговорил-таки до-
даться на реализацию относительно
л принят «исключительно в виде опыта,
ко наши климатические условия до-
нас рельсовых путей». 21 мая 1836
но положение о строительстве пер-
и линии от Петербурга до Павловска.
уже готова ее первая очередь, протя-
дарского Села; 30 октября 1837 года
Специально к этому случаю Михаил
том поле все дымится пароход. Быс-
анье, нетерпенье...» Сам царь, сидя в
а открытую платформу, проследовал
подданным пример мужества и люб-

ев линию продлили еще на четыре

льно не стал на целые десятилетия
ак далее в строительстве российских
льно продолжительная пауза — если
вы в Вену, которую начали сооружать
экономическими, а стратегическими
и десять лет. Но то была уже Европа.
властям империи, чтобы преодолеть
ствлением уже намеченного следую-
а (линия Петербург — Москва): стро-

месте: в 1830 году, когда у России же-
не было и в Германии, Австрии, Бель-
лько-только начинали тогда строить
но 40 и 37 км рельсовых путей). Не-
начальница железных дорог Англия:
рельсовые дороги общей протяжен-
кам наступающего десятилетия этот
шой.

было построено уже 1349 км, в США —
зались только те самые пригородные
ять лет Англия еще более вырвалась
около-железнодорожный скачок — до 10656 км.
й скачок — аж до 12779; тут, правда, и
опле тысячи километров пошел счет
ж линий во Франции, Германии, Бель-
ии. А в России... Что ж, было прира-
году построен 381 км дороги. Столь-
е цифра — наглядное свидетельство

того, что большой потребности в новом виде транспорта страна не испытывала.

На самом деле, Царскосельская дорога (под таким названием вошла в историю российских путей сообщения первая наша железная дорога) изначально не была предназначена для той народнохозяйственной роли, ради которой развивала новый вид транспорта практичная Европа. Она служила чем-то вроде аттракциона: по ней петербургская знать совершала увеселительные вояжи, а вокзал в Павловске на многие десятилетия — вплоть до 1917 года — стал местом проведения концертов и гуляний. Иоганн Штраус там гастролировал, Глазунов дирижировал симфоническим оркестром, пел Федор Шаляпин. (Любопытно, что и само русское слово «вокзал» имеет музыкальные корни: Vauxhall — так назывался, по имени хозяйки Джейн Вокс, увеселительный парк с концертным залом в пригороде Лондо-



Ефим Черепанов



Мирон Черепанов

на.) Бывать в павловском Vauxhall'е стало модным, дорога стала ежегодно перевозить до 600 тысяч вполне, так сказать, платежеспособных пассажиров и не только быстро окупилась, но даже приносила значительный доход акционерам. Впрочем, секрет экономического успеха объяснялся здесь не столько хорошей организацией дела, сколько беспрецедентными льготами: руководству дороги удалось заручиться правом устанавливать по своему усмотрению цены на проезд и на провоз грузов.

Конечно же, не о такой выгоде заботилось правительство, принимая решение о строительстве дорогостоящей забавы и вкладывая туда немалые деньги из государственной казны. Оно надеялось получить пользу для захиревшей отечественной промышленности. Имелась в виду, естественно, не перевозка промышленных и торговых грузов — какие там еще грузы на «дачной» линии? Предполагалось солидными заказами внести оживление в работу российских железнодорожных заводов. Ради этой благой цели правительство готово было даже пойти на дополнительные расходы. «...Если, по сделан-

анию, русские заводчики согласятся проги. — **В.Л.**) в потребной доброте и в сроки», — говорилось в высочайшем указе, — то казна купит его по более, чем на 15% дорожке цен, по остранным железом с доставкой оного выгодной для заводчиков, но...

революционные меры: отечественная да не в состоянии даже и за повышение заказ. В результате руки у Герстнера все необходимые закупки сделал в изъятии российской казны, зато не (чем оставил по себе недобрую па- рийские чиновники тоже не были об- ном случае рассудили здраво: стоит ресурсы для обогащения загранич-

ная! подписать разрешение на строительство, соединяющей обе российские империи (это в 1843 году), удалось, обратившись к военно-стратегическим аргументам. Угроза восстания декабристов в 1825 году, необходимость быстро перебросить на расквартированный контингент верных ему войск. Была предпринята попытка — даже еще раз, — подтолкнуть к развитию российской промышленности. Дорогу из Петербурга в Москву было решено построить исключительно для военных нужд. Помня, что 15-процентная пошлина на экспорт, казна обязалась на этот раз платить 5 процентов дорожке, чем за привоз из Англии не оправдался: основные запасы металла на Урале, металл выплавлялся на все необходимое при помощи древесного угля. Да еще и устанавливать прокатное оборудование пришлось бы доставлять порошковые материалы (и по бездорожью морем из Англии — чуть ли не по железной магистрали!

и ее незначительных, по российским
руда, каменный уголь, рельсовые до-
единились в очень динамичную, «са-
Если в 1740 году Англия выплавляла
дов железа, а Урал еще в 1718 году
почему Букингемский дворец, по ле-
ечным демидовским металлом!), то к
рница за счет прогресса в техноло-
то и последняя не стояла на месте:
на на Урале перевалила за 10 млн.
жков, — писал Н.Н. Демидов в свою
7 году, — но они, имея способ делать
и подковы».

А к 1850 году Англия по производству чугуна перегнала Россию в 10 раз! Тут уже причина была не только в прогрессивной технологии — весьма существенную роль сыграли железные дороги. Они многократно ускорили и облегчили доставку сырья и минерального топлива на металлургические предприятия и, кроме того, стимулировали рост последних крупными заказами, поскольку быстро превратились в самых крупных потребителей металла.

Что же касается нашей страны, то «рельсовые пути застали Россию при полном почти бездорожье» (мнение специалиста конца прошлого века), и бездорожье мешало развитию дорог: порочный круг!

* * *

Пожалуй, ни одна другая страна в мире не испытывала столь острой нужды в скоростном и всепогодном транспорте, как протянувшаяся на тысячи верст Россия. Однако беспредельные российские расстояния оборачивались большими расходами на перевозку, а грузопоток, напротив, ожидался небольшим — из-за неразвитости промышленности. В этих условиях капиталоемкий рельсовый транспорт оказывался заведомо нерентабельным. Поэтому железные дороги продвигались на российские просторы не силой экономической целесообразности, а волею властей, продолживших и в XIX веке насильственную цивилизаторскую миссию, начатую за полтора века до того Петром Великим.

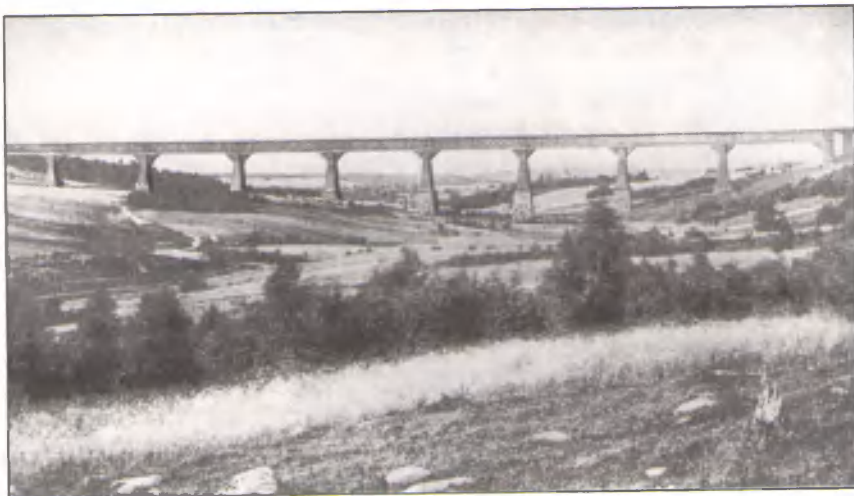
При этом львиную долю некупаемых расходов правительству приходилось оплачивать из тощей государственной казны. Понятно, что на такой хозяйственной почве сеть российских железных дорог росла очень медленно. К концу пятидесятых годов общая ее протяженность едва достигала полуторы тысяч верст, тогда как в промышленно развитых странах счет рельсовым километрам шел уже на десятки тысяч.

Казна была просто не в состоянии дать больше. Попытались привлечь к строительству железных дорог частный капитал. Для этого по инициативе правительства в 1857 году было создано Главное общество российских железных дорог. Однако если в той же Англии помещение денег в рельсовые пути сулило владельцу капитала в обозримом будущем немалые прибыли (поэтому за право участвовать в железнодорожном строительстве там боролись десятки компаний, конкуренция сбивала цены), то российские капиталисты соглашались рискнуть сотней-другой тысяч рублей лишь под правительственную гарантию 5-процентной прибыли ежегодно. Бизнес по-русски: дорога приносит убытки, а ее владельцы получают дивиденды! Гарантированный экономический успех (так это можно назвать), увы, не способствовал рачительному ведению дел, так что с каждой новой верстой дороги увеличивалась не столько промышленная мощь державы, сколько ее государственный долг. Минусовая эффективность такого способа хозяйствования была, кажется, для всех очевидна. Тем не менее «правительство не останавливалось перед некоторым денежным пожертвованием», не видя иного способа вырвать страну из средневековья.

Возможно, сказанным лучше всего объясняется и то парадоксальное, на первый взгляд, обстоятельство, что на протяжении многих десятилетий, начиная от строительства «дачной» Царскосельской ли-

нии и до выхода главной российской магистрали к тихоокеанским берегам, так тесно переплетались интересы железнодорожного и финансового ведомств России. Вы помните, что одной из ключевых фигур в первых спорах вокруг железных дорог был министр финансов граф Канкрин; а в конце века (в 1892 году) министр путей сообщения С.Ю. Витте (он тоже станет графом, но только через пятнадцать лет) был назначен министром финансов, однако и на новой должности он все-таки на протяжении еще целых одиннадцати лет сохранял прямое отношение к железной дороге — курировал строительство Транссибирской магистрали.

Вот и в тот кризисный момент, когда стало уже очевидно, что увеличение расходов из казны не дает ожидаемого эффекта, — оно оборачивается лишь ростом барышей начинающих входить в силу железнодорожных магнатов, но оживлению отечественной металлур-



Мост на Веребьинском обходе,
построенный по проекту Д.И. Журавского

гической промышленности никак не способствует, — в этот момент трезвый голос раздался опять-таки со стороны финансового ведомства.

Министр финансов граф М.Х. Рейтерн докладывал царю в начале 1865 года, что развитие в стране рельсового производства, а следовательно, и избавление в этом отношении от иностранной зависимости «составляет одно из жизненных условий будущего финансового и экономического благополучия России». Радикальные протекционистские меры, которые применялись до тех пор, оказались неэффективными. Поэтому глава финансового ведомства предложил проводить более гибкую таможенную политику: «допускать по-прежнему иностранные рельсы на большей части сооружаемых дорог, т.е. на всех западных, северных и центральных; дороги же, пролегающие по местностям, где рельсовое производство может укорениться, а равно и дороги, близко к этим местностям подходящие, строить преимущественно из своих рельсов, допуская иностранные лишь настолько, чтобы

не замедлить слишком окончание принадлежит прежде всего Уральскому

Заметим к слову, что строителю главный финансист России говорил начнется в действительности лишь причины, о которых речь пойдет не внимание читателя на предложенный механизм, который представляет несомненно к сегодняшней России. Суть его — в том руководстве экономическим развитием. Слабая отечественная промышленность извол судьбы в неблагоприятных условиях а получает государственную поддержку опека, как может показаться р



П.П. Мельников,
первый министр путей
сообщения России

ческого либерализма, но настоящие хозяйственные основы для последующего

Александр II одобрил разумные финансы. Практическая же их реализация началось в июне 1865 года министром которого были подчинены все сухопутные а также телеграф и даже почемутелеграфного строительства (Исаакиевский мост через Неву, Николаевский мост через Неву) блого внимания нового министерства строительства и эксплуатация. Назначен инженер-путеец Павел автор технически очень прогрессивной Москва, профессор прикладной математики Академии наук.

Вера
Период

и российской магистрали к тихоокеанским портам. Вплетались интересы железнодорожного и морского транспорта. Вы помните, что одной из ключевых фигур вокруг железных дорог был министр финансов. В конце века (в 1892 году) министр путей сообщения стал графом, но только через пятнадцать лет стал министром финансов, однако и на новой должности в течение еще целых одиннадцати лет занимался железной дорогой — курировал строительство магистрали.

В этот момент, когда стало уже очевидно, что железные дороги не дают ожидаемого эффекта, — оно стало барьером для начинающих входить в силу новых отраслей, но оживлению отечественной металлур-



обходе,
у Д.И. Журавского

сти никак не способствует, — в этот момент железные дороги опять-таки со стороны финансового ве-

граф М.Х. Рейтерн докладывал царю в начале 1860-х годов о состоянии рельсового производства, а следовательно и в этом отношении от иностранной зависимости. Из жизненных условий будущего финансового государства России». Радикальные протекционистские меры применялись до тех пор, оказались неэффективными. Министр финансов предложил проводить политику: «допускать по-прежнему ввоз железных дорог, т.е. на железных дорогах и центральных; дороги же, пролегающие по окраинам, свое производство может укорениться, а равно и местностям подходящие, строить преимущественно, допуская иностранные лишь настолько, чтобы

не замедлить слишком окончание дороги. К числу этих последних принадлежит прежде всего Уральская дорога от Перми к Тюмени...»

Заметим к слову, что строительство Уральской дороги, о котором главный финансист России говорит как о деле вроде бы решенном, начнется в действительности лишь десять лет спустя. Тому были свои причины, о которых речь пойдет ниже. Здесь же мы хотим обратить внимание читателя на предложенный Рейтерном экономический механизм, который представляет несомненный интерес и применительно к современной России. Суть его — в энергичном и целенаправленном руководстве экономическим процессом со стороны правительства. Слабая отечественная промышленность не оставляется на произвол судьбы в неблагоприятных для нее условиях европейского рынка, а получает государственную поддержку. Причем это не расслабляющая опека, как может показаться радикальному стороннику экономи-



П.П. Мельников,
первый министр путей
сообщения России



Д.И. Журавский,
крупнейший специалист
в области мостостроения

ческого либерализма, но настойчивое стимулирование роста, создание хозяйственных основ для последующего развития.

Александр II одобрил разумные предложения своего министра финансов. Практическая же их реализация была возложена на созданное в июне 1865 года министерство путей сообщения, ведению которого были подчинены все сухопутные и «водяные» пути державы, а также телеграф и даже почему-то — особо крупные объекты гражданского строительства (Исаакиевский собор и храм Христа Спасителя, Николаевский мост через Неву и т.п.). Однако предметом особого внимания нового министерства стали железные дороги — их строительство и эксплуатация. Не случайно первым министром был назначен инженер-путеец Павел Петрович Мельников — ведущий автор технически очень прогрессивного проекта дороги Петербург-Москва, профессор прикладной математики и член Петербургской Академии наук.

П.П. Мельников в своем представлении Комитету Министров предложил вести экономическую политику таким образом, «чтобы со временем исполнялись внутри Государства заказы всех железных дорог, как правительственных, так и частных, на сооружение которых будут выдаваться концессии». В другом своем письме он подчеркивал необходимость особо заботиться о рельсовом производстве.

И мало-помалу порочный круг начал размыкаться.

От импорта металла для железных дорог Россия еще не скоро смогла освободиться, однако теперь закупки за границей были подчинены продуманной экономической стратегии. Там, где это было целесообразно, импортируемые материалы, машины и оборудование вовсе освобождались от таможенных пошлин. Но по мере того, как крепнущие отечественные производители обретали способность удовлетворять запросы железнодорожных обществ, хотя еще и не были в состоянии выдерживать конкуренцию с западными компаниями, поставляющими более дешевую продукцию, их позиции ограждались таможенными барьерами. Кроме того, обязанность размещать на российских заводах определенную долю заказов (разную — в зависимости от географических и иных условий) закреплялась и в положениях акционерных компаний, подорвавших строить новые дороги.

Конечно, протекционизм как средство экономической политики далеко не безупречен: он не только расслабляет производителя, оберегая его от трудностей конкуренции, но и создает благоприятную почву для злоупотреблений. Злоупотребления непременно обнаруживаются всякий раз, когда казна попадает в зависимость от затруднительных российских обстоятельств. Во времена строительства первых российских железных дорог много копий ломалось, например, вокруг расценочных ведомостей: чиновники, представлявшие дорожное ведомство, резонно требовали, чтобы смета расходов на предстоящие работы составлялась и согласовывалась с заказчиком заранее. Подрядчикам же было выгодно предъявлять ее потом, произвольно завысив расценки. Им удавалось-таки настоять на своем, но не потому, что они были более изощрены в полемике, а потому, что выбирать было не из кого. Правительству все время приходилось идти на компромисс, переплачивая большие деньги дельцам.

В результате растаскивания казенных средств и наглого завышения расценок каждая верста Петербургско-Московской дороги обошлась в среднем более чем в 132 тыс. руб.; последующие линии удавалось делать намного дешевле, но все же около 50 тыс. руб. за версту, что, конечно, тоже было чрезмерно дорого. Железные дороги продолжали оставаться убыточными, но на их строительстве можно было хорошо нажиться. Предприниматели довольно быстро это поняли, и уже в 60-х годах между ними за получение железнодорожного заказа началась борьба, причем не только честными, но и бесчестными способами. Плесень коррупции прорастала даже в ближайшее окружение царя.

И все же, несмотря ни на что, железнодорожная сеть России расширялась. Меры, предпринятые по инициативе министров М.Х. Рейтерна и П.П. Мельникова, принесли заметные плоды: к началу 70-х годов рельсовыми путями центр страны был уже связан с портами Балтики и Черного моря, с северными и черноземными губерниями, а

общая протяженность действующей более 10 тыс. верст.

Но Урал, где в 1860 году по России 78 процентов железа, 89% не подключенным к железнодорожной сети, стал причиной кризиса уральской горно-обработочной промышленности: продукция не выдерживала конкурентных расходов.

Качеством наценками оборачивались не только речные баржаки, но и суды по данным, зафиксированным в упомянутой книге «... На местах производства цены среднеевропейских, но обходятся только приходилось перевозить при отсутствии удобных путей со среднего средоточия производства жидкого железа несли несообразно к общему числу населения Европы железо на 50% дороже его заводского по цене, превышавшей уральскую платили за него в 2 1/2 раза больше.

Эти данные свидетельствуют о горнозаводской промышленности потерями и для экономики все за рубежа продукцию, которую избытки и по более низким ценам.

Вот почему в феврале 1870 года согласился с предложением пост занимал уже граф В.А. Бобринский дела у П.П. Мельникова) о дорогах и постановил признать ее считать в число дорог самонужнейшей.

Примечание. И здесь, и в последующие годы российские железнодорожники вес рельсов, грузоподъемность в лалось в описываемые времена. Честные измерения в метрических тоннах в России прошлого века мы надеемся, что больших затрат меры не вызовут, ибо километр приблизительно 60 пудов. Любителям ста равна 1,0668 км, а пуд — 16 2,1336 м.

Цифровые же характеристики прог приводятся в метрической системе, хотя так называемая «метрическая» (начальное 17 странами) была за разные страны пользовались свои весьма отличающимися одна от

представлении Комитету Министров о политику таким образом, «чтобы со Государства заказы всех железных и частных, на сооружение которых в другом своем письме он подчеркивается о рельсовом производстве.

друг начал размыкаться.

Железных дорог Россия еще не скоро перестанет закупки за границей были подвешенной стратегии. Там, где это было не материалы, машины и оборудованных пошлин. Но по мере того, производители обретали способность железнодорожных обществ, хотя еще и не конкуренцию с западными компаниями. Кроме того, обязанность распределенную долю заказов (разную — и иных условий) закреплялась и в аний, подрывавшихся строить новые

как средство экономической политики только расслабляет производителя, обеспечения, но и создает благоприятную потребления непременно обнаруживается попадает в зависимость от затруднений. Во времена строительства перемного копий ломалось, например, чиновники, представлявшие дорожные сметы расходов на предисогласовывалась с заказчиком за выгодно предъявлять ее потом, Им удавалось-таки настоять на своем более изощрены в полемике, а потому, правительству все время приходилось тратить большие деньги дельцам.

на казенных средств и наглого завывания Петербургско-Московской дороги в 132 тыс. руб.; последующие линии вале, но все же около 50 тыс. руб. за чрезмерно дорого. Железные дороги чуждыми, но на их строительстве можно минимизировать довольно быстро это поимми за получение железнодорожного не только честными, но и бесчестными прорастала даже в ближайшее

ю, железнодорожная сеть России рас- по инициативе министров М.Х. Рей-если заметные плоды: к началу 70-х р страны был уже связан с портами рыми и черноземными губерниями, а

общая протяженность действующих линий составила к этому времени более 10 тыс. верст.

Но Урал, где в 1860 году производили 71 процент чугуна всей России, 78 процентов железа, 89 процентов меди, все еще оставался не подключенным к железнодорожной сети. Это была одна из главных причин кризиса уральской горнозаводской промышленности, чья продукция не выдерживала конкуренции, прежде всего, из-за высоких транспортных расходов.

Какими наценками оборачивались тысячеверстные расстояния на телегах да речных баржах под традиционное «Эй, ухнем!», можно судить по данным, зафиксированным в документах 1857 года (они приводятся в упомянутой книге «Наша железнодорожная политика»): «... На местах производства цены на наши железо и чугун были ниже среднеевропейских, но обстоятельства совершенно изменялись, как только приходилось перевозить металлы на известное расстояние: при отсутствии удобных путей сообщения и при отдаленности главного средоточия производства железа (Урала), потребители русского железа несли несообразно крупный расход на провозе его: из общего числа населения Европейской России 44 млн. платили за железо на 50% дороже его заводской стоимости, 11 млн. покупали его по цене, превышавшей уральскую почти вдвое, и около 6 млн. платили за него в 2 1/2 раза более его стоимости на Урале».

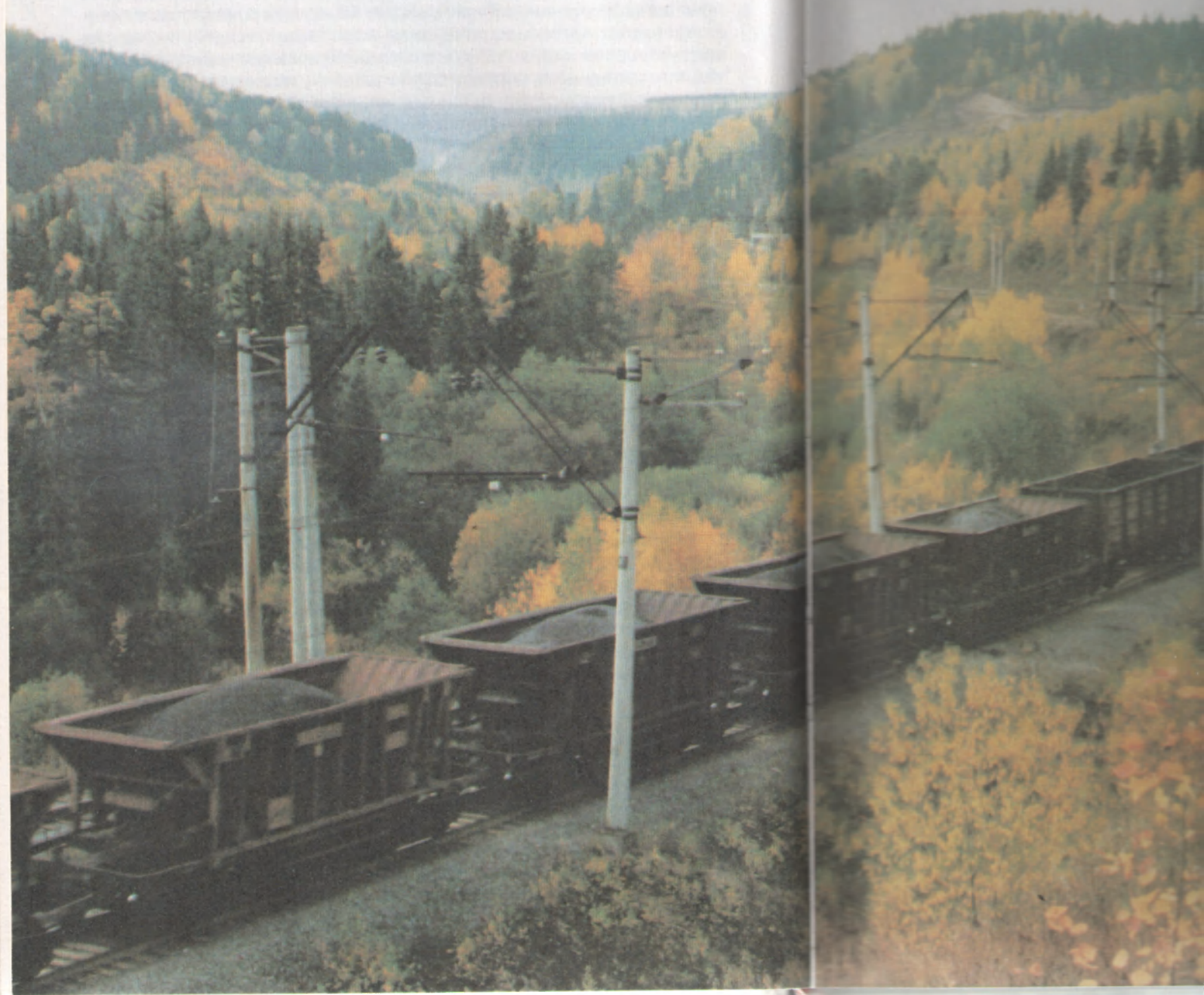
Эти данные свидетельствуют также и о том, что кризис уральской горнозаводской промышленности оборачивался невосполнимыми потерями и для экономики всей России, вынужденной ввозить из-за рубежа продукцию, которую можно было у себя производить в избытке и по более низким ценам.

Вот почему в феврале 1870 года Комитет железных дорог России согласился с предложением министра путей сообщения (этот пост занимал уже граф В.А. Бобринский, незадолго до того принявший дела у П.П. Мельникова) о строительстве Уральской железной дороги и постановил признать ее «совершенно необходимой и включить в число дорог самонужнейших».

* * *

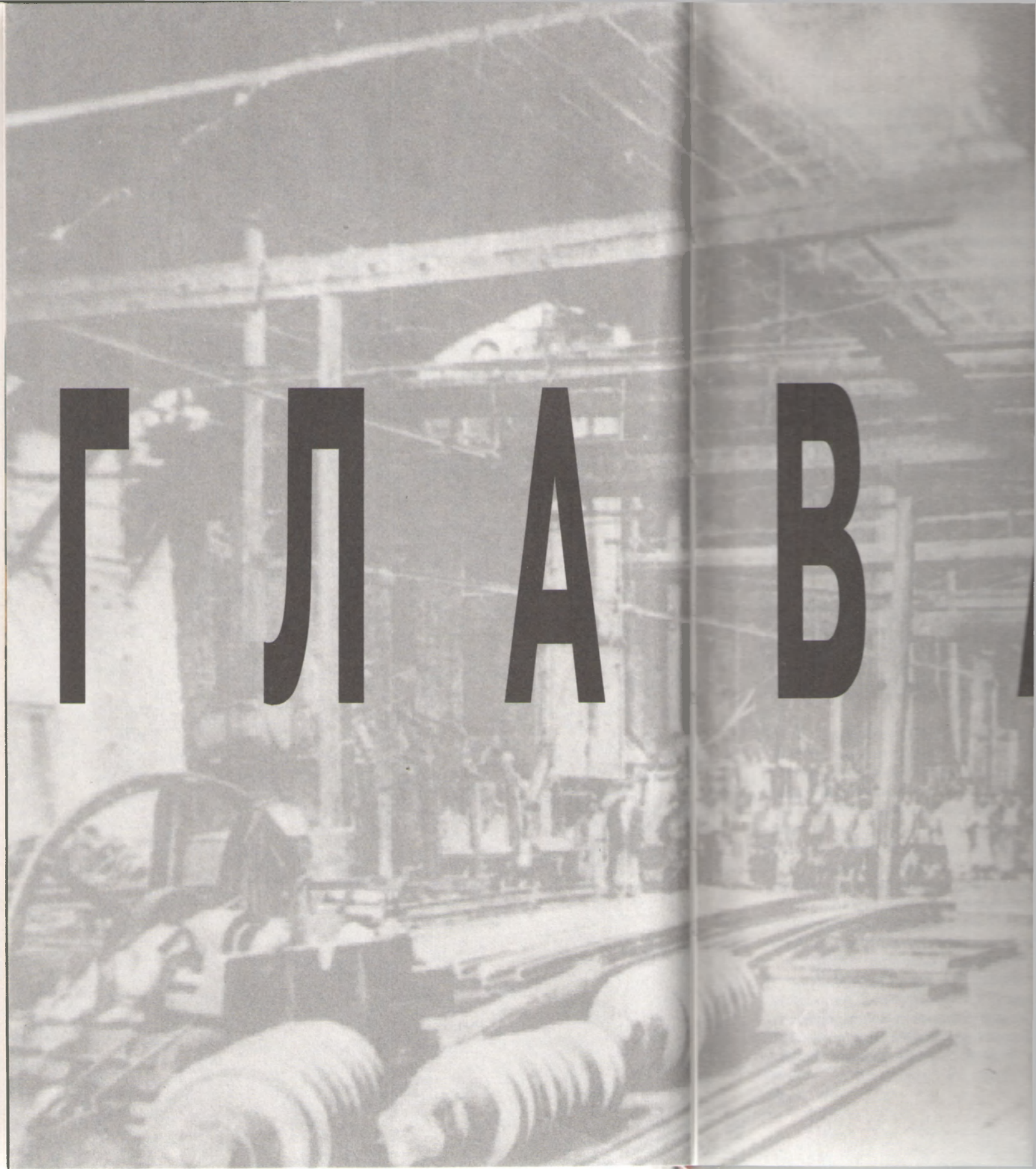
Примечание. И здесь, и в последующих главах книги протяженность российских железнодорожных линий выражается в *верстах*, а вес рельсов, грузоподъемность вагонов и т.п. — в *пудах*, как это делалось в описываемые времена. Мы не стали переводить эти количественные измерения в метрическую систему, полагая, что километры и тонны в России прошлого века выглядели бы анахронизмом. Но мы надеемся, что больших затруднений у читателя старые русские меры не вызовут, ибо километр почти равен версте, а в тонне — приблизительно 60 пудов. Любителям более точных цифр напомним: верста равна 1,0668 км, а пуд — 16,38 кг. Упомянем еще и *сажень* — 2,1336 м.

Цифровые же характеристики европейских и американских дорог приводятся в метрической системе мер во избежание путаницы, хотя так называемая «метрическая конвенция» (подписанная первоначально 17 странами) была заключена только в 1875 году, а до нее разные страны пользовались своими национальными системами мер, весьма отличающимися одна от другой.

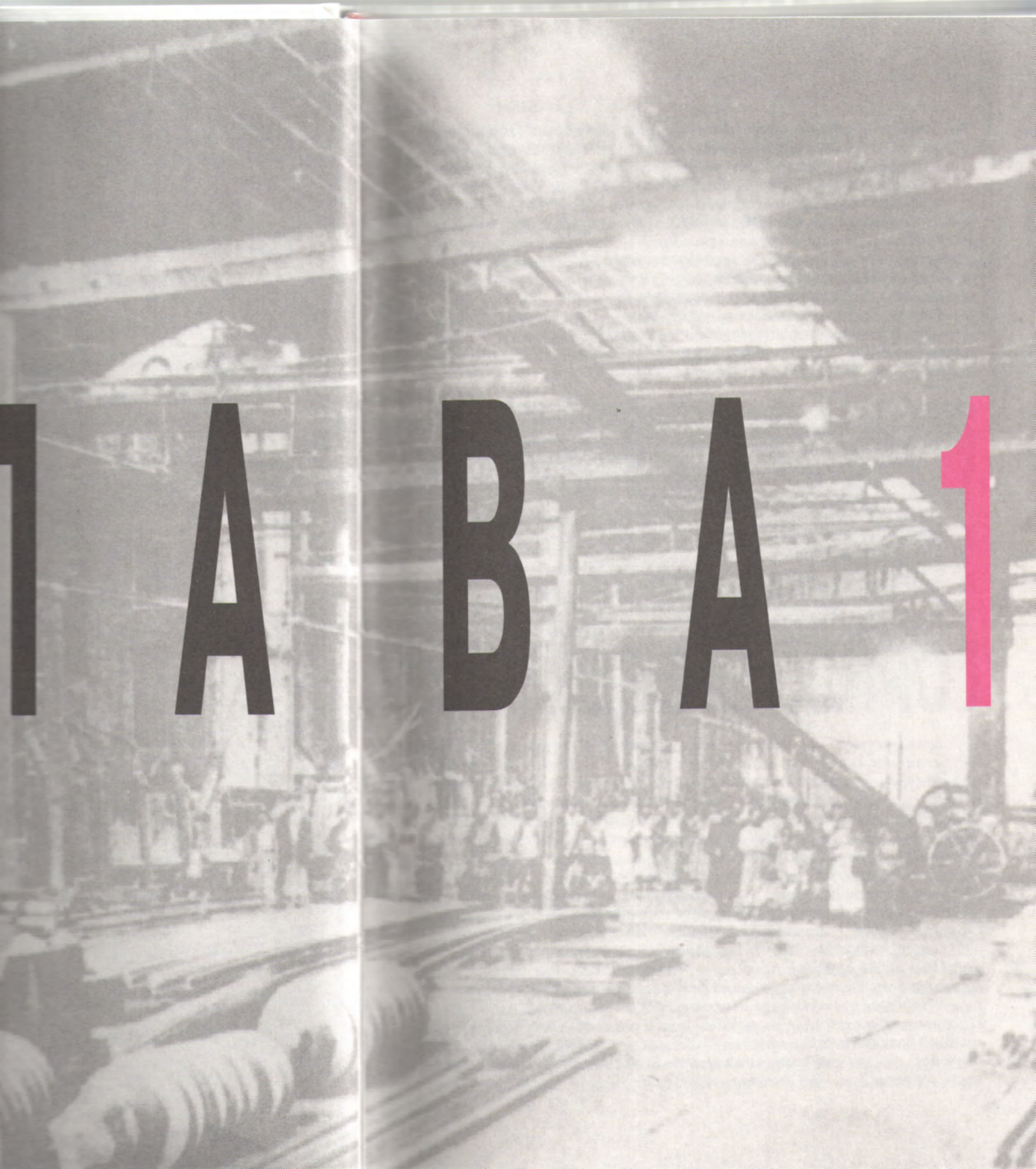




ГЛАВА



IA B A 1



Решение о признании Уральской железной дороги «совершенно необходимой», принятое в феврале 1870 года Комитетом железных дорог России, мы бы не стали называть «судьбоносным»: это был всего лишь промежуточный этап в обсуждении давно назревшей проблемы.

Обнаружилась же проблема более чем за треть века до того — когда российская железоделательная промышленность (а она была сосредоточена главным образом на Урале), несмотря на энергичные протекционистские меры, оказалась не в состоянии выполнить правительственный заказ для Царскосельской дороги.

Не удалось, как вы помните, заинтересовать уральских промышленников и заказами для Петербургско-Московской дороги в середине 40-х годов, хоть надбавки были обещаны значительно более высокие.

РОЖДЕНИЕ УРАЛЬСКОЙ ГОРНОЗАВОДСКОЙ

Власти все же проявили настойчивость и в 50-х годах предприняли очередную попытку в этом направлении. Выгодные предложения относительно производства рельсов для новой линии — от северной столицы до Варшавы — на этот раз были адресными: заказ предложили уральским заводчикам Демидову, Яковлеву, Всеволожскому, Сухозанету. В каждом случае на карту был поставлен, говоря по-нынешнему, престиж фирмы, и заказ уральцами был принят. Правда, у Всеволожского дело не пошло сразу, а Сухозанет выработал 8300 пудов, но продолжать отказался. Демидов же и Яковлев отстаивали свою деловую репутацию, сумев-таки выполнить заказ полностью (вдвоем они поставили рельсов 1,7 млн. пудов). Однако когда железнодорожное ведомство попыталось заказ им повторить — уже для Московско-Курской дороги, — Яковлев отказался: невыгодно. Демидов тоже приостанавливал производство, но сумел сохранить лицо: отыскал возможности и все-таки сделал 1,3 млн. пудов для Московско-Курской дороги, а потом еще и целых 2 млн. для продолжавшей развиваться Николаевской (Петербургско-Московской). Мог бы и больше, но уже оскудели окрестные леса — недоставало древесного угля...

Миллионы демидовских пудов ком обнадёживающим, но не сулящим освобождения России от иностранных рельсов, прокатанных за границей, приходилось поворачивать к Уралу, хотя качество привозных было низким.

Страна, имеющая неисчерпаемые запасы железа, еще продолжала пользоваться импортными рельсами. В 70-х годах наше рельсопрокатное производство едва ли одну седьмую всей потребности, существовавших заводов этого типа в России, получали перекачиванием из иностранных же чугуна. Уральская



Салдинский рельсовый завод

Демидова и казенный Камско-Воткинский завод производили в год из-за дороговизны металла — прямое следствие отсутствия собственного

Недоступная отечественному производству — прямое следствие отсутствия собственного металлургического производства. И хотя у нас тоже в 70-е годы путь от Урала заметно сократился, шупальца промышленности уже до Волги, — Урал все еще не был построен к этому времени железной дорогой, ходимыми сотнями верст.

Вопрос о распространении железной дороги на горнозаводский Урал буквально очевиден: настоятельная необходимость в железе, рудодобывающей, топливной, металлургической. Урала — по примеру той же Англии. Очевидна была и потребность в развитии горнодобывающей и производственной промышленности и производственной промышленности и производственной промышленности...

льской железной дороги «совершен-
тое в феврале 1870 года Комитетом
мы бы не стали называть «судьбонос-
ным промежуточный этап в обсуждении

ее чем за треть века до того — когда промышленность (а она была сосредоточена в Европе), несмотря на энергичные попытки, не в состоянии выполнить правительской дороги.

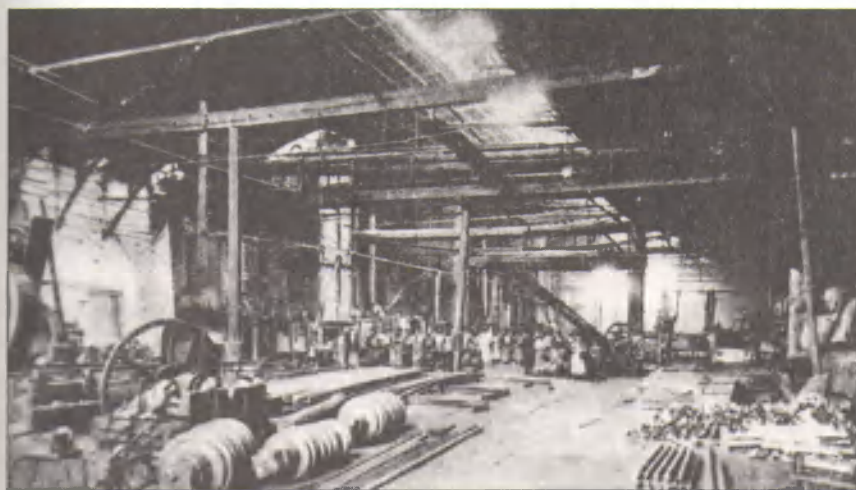
заинтересовать уральских промыш-
бургско-Московской дороги в сере-
были обещаны значительно более

МЕ ОЙ ВОДСКОЙ

стойчивость и в 50-х годах предпри-
направлении. Выгодные предложе-
рельсов для новой линии — от се-
на этот раз были адресными: заказ
там Демидову, Яковлеву, Всеволож-
учае на карту был поставлен, говоря
и заказ уральцами был принят. Прав-
ошло сразу, а Сухозанет выработал
зался. Демидов же и Яковлев отсто-
Сумев-таки выполнить заказ полно-
льсов 1,7 млн. пудов). Однако когда
пыталось заказ им повторить — уже
— Яковлев отказался: невыгодно.
производство, но сумел сохранить
се-таки сделал 1,3 млн. пудов для
том еще и целых 2 млн. для продол-
ой (Петербургско-Московской). Мог
окрестные леса — недоставало дре-

Миллионы демидовских пудов прокатанного металла были знаком обнадеживающим, но не сулили скорого решения проблемы освобождения России от иностранной зависимости: на примерно 2,5 млн. пудов рельсов, прокатанных к 1865 году в пределах собственных границ, приходилось почти 21 млн. пудов, закупленных за рубежом, хотя качество привозного металла часто бывало очень низким.

Страна, имеющая неисчерпаемые собственные ресурсы, долго еще продолжала пользоваться импортным железом. Даже в середине 70-х годов наше рельсопрокатное производство удовлетворяло едва ли одну седьмую всей потребности. К тому же на половине существовавших заводов этого профиля (на трех из шести) рельсы получали перекачиванием из старых иностранных с добавлением иностранного же чугуна. Уральские заводы (Ниже-Салдинский Де-



Салдинский рельсовый завод

мидова и казенный Камско-Воткинский) могли выделять не более 300 тыс. пудов в год из-за дороговизны древесного угля.

Недоступная отечественному производителю дешевизна европейского металла — прямое следствие развития на Западе сети железных дорог. И хотя у нас тоже шло заметное движение в этом направлении — в 70-е годы путь от центральных губерний России до Урала заметно сократился, шупальца рельсовых магистралей протянулись уже до Волги, — Урал все еще был отделен от терминалов построенных к этому времени железнодорожных линий труднопроходимыми сотнями верст.

Вопрос о распространении российской железнодорожной сети на горнозаводский Урал буквально витал в воздухе. Всем уже была очевидна настоятельная необходимость свести разрозненные очаги рудодобывающей, топливной, металлургической промышленности Урала — по примеру той же Англии — в единый хозяйственный узел. Очевидна была и потребность в надежной транспортной связи богатейшего природными и производственными ресурсами региона с

регионами, где в этих ресурсах нуждались. По мере развития горно-промышленных центров Урала обострялась и проблема их продовольственного снабжения — обеспечить себя продуктами собственного производства этот малопригодный для земледелия край не мог. Так что железная дорога была нужна и для бесперебойного снабжения горнопромышленного Урала продовольствием. Нужен был, наконец, и просторный транзитный коридор для нарастающего движения товаров из Сибири в Европейскую Россию и обратно.

Все это вместе указывало на то, что железнодорожное строительство должно было незамедлительно прийти на Урал.

* * *

Идея носилась в воздухе, иногда она даже, случалось, высказывалась и вслух. Среди первых, кто ее озвучил, называют, например, имя декабриста Н.В. Басаргина, однако его статья «Об устройстве железной дороги от г. Тюмени до реки Камы в г. Перми» была достаточно умозрительной и не имела широкого общественного резонанса.

Поэтому следует все-таки признать справедливой традицию, отдающую приоритет в авторстве идеи строительства на Урале железной дороги нижнетагильскому инженеру В.К. Рашету. Именно он впервые по-деловому ее осмыслил, всесторонне обосновал и предложил на суд публики в 1861 году, опубликовав статью в газете «Пермские губернские новости» (1861, № 47). Затем он подкрепил свою позицию еще и брошюрой, где изложил свои аргументы более обстоятельно, и рядом других публикаций.

Проект Рашета стал отправной точкой всех последовавших затем дискуссий о том, по какому маршруту должен быть проложен рельсовый путь и каким целям он, прежде всего, должен служить. Однако, несмотря на появление очень весомых альтернативных вариантов, заставивших многое менять в первоначальном замысле, все же именно подход Рашета лег в основу окончательного решения.

Владимир Карлович Рашет (1813 — 1880) — крупнейший русский металлург. Возможно, он является потомком французского скульптора Жана Доминика Рашетта (1744 — 1809), с 1779 года работавшего в России уже под именем Якова Ивановича Рашета, — профессора Петербургской и почетного члена Берлинской Академии художеств, модельмейстера Императорского фарфорового завода, талантливого портретиста. Между прочим, один из ценнейших экспонатов Нижнетагильского музея-заповедника — выразительный скульптурный портрет Порфирия Акинфиевича Демидова — его работа. Два Рашета в Нижнем Тагиле — может ли это совпадение быть случайным?

Двадцати лет от роду Владимир Рашет окончил Горный кадетский корпус в Петербурге, затем еще два года изучал горное дело в Швейцарии. После этого без малого четверть века работал на заводах Урала и Петербурга. В конце 50-х годов его, пребывающего уже в чине полковника корпуса горных инженеров, назначили управляющим Нижнетагильским горным округом. Он недолго пробыл тогда в наших краях: в 1861 году его перевели обратно в столицу — повысили в чине и назначили директором Горного департамента России. Но след на Урале он оставил глубокий. В том же Нижнетагильском музее эк-

спонируется макет доменной печи конструкции имела эллиптическое домен высоту и горячее дутье. До производительнее прежних, а себ чугуна снижалась на 19 процентов. тик у началось еще в бытность же должилось и после его отъезда в треть всех домен на казенных конструкции.

Рашет предложил также кон меди, свинца и серебра.

Но самой значительной тех инженера следует признать все-т кой железной дороги, потому что влияние уже не на отдельную от хозяйственный уклад огромного ре всей России.

Конечно, Уральскую дорогу о Рашета. Но, во-первых, тагильско и так изложить свою идею, что он ченных рассуждений в план прак удалось приступить все же не с повестки дня до самого ее осуще

Во-вторых, предложив идею дальнейшем позицией наблюдате ся за ее реализацию и после того крупным правительственным чин (в некоторых источниках его наз использовал свое новое служеб продвижения столь полезного д талкивал, интриговал... Порой его невры вызывали подозрения у ед даже пущен был слух, что Раше партии», — только все это были на ту и гибкость мышления, Владими же ясно видимой им цели. В год шет неоднократно приезжал на детали проекта, сопоставлял вар изыскания (деньгами ему при это ководствовался явно не амбиция роенная в конце концов рельсова от маршрута, который первоначал цепции Рашета была сохранена и стала именно горнозаводской — нужды уральской промышленност

Завершения строительства до он оставил пост директора Горно предков, поселился в тихом, но зна в разные годы родились Ш. Фуры четыре года спустя.

Рашет был еще жив, когда от вымечтанной им трассе, но он б

нуждались. По мере развития горно-обострялась и проблема их продовольствия. Для земледелия край не мог. Нужна и для бесперебойного снабжения продовольствием. Нужен был, накопительный для нарастающего движения в Россию и обратно.

на то, что железнодорожное строительство прийти на Урал.

когда она даже, случалось, высказываемое озвучил, называют, например, имя его статья «Об устройстве железной дороги в г. Перми» была достаточно большого общественного резонанса.

признать справедливой традицию, от идеи строительства на Урале железной дороги инженеру В.К. Рашету. Именно он впервые всесторонне обосновал и предложил публиковать статью в газете «Пермские известия» (1874). Затем он подкрепил свои позиции своими аргументами более обстоя-

тельной точкой всех последовавших за маршрутом должен быть проложен рельсовый путь, должен служить. Однако, в любом из альтернативных вариантов, первоначальном замысле, все же именно окончательного решения.

ет (1813 — 1880) — крупнейший русский инженер, является потомком французского инженера (1744 — 1809), с 1779 года работавшим на заводе Якова Ивановича Рашета, — почетного члена Берлинской Академии Императорского фарфорового завода. Между прочим, один из ценнейших музеев-заповедника — выразительный музей Акинфиевича Демидова — его родина — может ли это совпадение

Владимир Рашет окончил Горный кадетский корпус, еще два года изучал горное дело в Петербурге, четверть века работал на заводе в 50-х годах его, пребывающего уже в разном инженеров, назначили управляющим заводом. Он недолго пробыл тогда в Нижнем Новгороде, а затем вернулся в столицу — повысили в Горного департамента России. Но следом за тем же Нижнетагильском музее эк-

спонсируется макет доменной печи «системы Рашета». Домна этой конструкции имела эллиптическое сечение, большую против прежних домен высоту и горячее дутье. Домны Рашета были в полтора раза производительнее прежних, а себестоимость выплавленного в них чугуна снижалась на 19 процентов. Внедрение их в заводскую практику началось еще в бытность изобретателя управляющим, но продолжилось и после его отъезда в Петербург. К началу 80-х годов уже треть всех домен на казенных уральских предприятиях была этой конструкции.

Рашет предложил также конструкцию шахтной печи для плавки меди, свинца и серебра.

Но самой значительной технической идеей изобретательного инженера следует признать все-таки проект Уральской горнозаводской железной дороги, потому что последний, в конечном итоге, оказал влияние уже не на отдельную отрасль промышленности, а на весь хозяйственный уклад огромного региона, а вслед за тем — и на жизнь всей России.

Конечно, Уральскую дорогу рано или поздно построили бы и без Рашета. Но, во-первых, тагильскому инженеру удалось так продумать и так изложить свою идею, что она враз перешла из области отвлеченных рассуждений в план практический. И хотя к ее реализации удалось приступить все же не скоро, более она уже не сходилась с повестки дня до самого ее осуществления.

Во-вторых, предложив идею дороги, Рашет не ограничился в дальнейшем позицией наблюдателя: он продолжал активно бороться за ее реализацию и после того, как уехал с Урала. Будучи теперь крупным правительственным чиновником в чине тайного советника (в некоторых источниках его называют генерал-майором), он повсюду использовал свое новое служебное и общественное положение для продвижения столь полезного для Урала проекта: уговаривал, проталкивал, интриговал... Порой его хитроумные дипломатические маневры вызвали подозрения у единомышленников и сподвижников, даже пущен был слух, что Рашет свой проект «продал противной партии», — только все это были напрасные наговоры: проявляя широту и гибкость мышления, Владимир Карлович уверенно шел все к той же ясно видимой им цели. В годы своей петербургской службы Рашет неоднократно приезжал на Урал, уточнял на месте некоторые детали проекта, сопоставлял варианты, проводил дополнительные изыскания (деньгами ему при этом помогал Демидов) — словом, руководствовался явно не амбициями, а интересом дела. И хотя построенная в конце концов рельсовая дорога существенно отклонилась от маршрута, который первоначально был им предложен, основа концепции Рашета была сохранена и в реализованном проекте: дорога стала именно горнозаводской — обслуживающей в первую очередь нужды уральской промышленности.

Завершения строительства дороги Рашет не дождался: в 1876 году он оставил пост директора Горного департамента, уехал на родину предков, поселился в тихом, но знаменитом городке Безансоне (здесь в разные годы родились Ш. Фурье, В. Гюго и П. Прудон), где и умер четыре года спустя.

Рашет был еще жив, когда открылось регулярное сообщение по вымечтанной им трассе, но он был далеко и не у дел. Оттого, надо

ОБЪЯВЛЕНІЯ.

УРАЛЬСКАЯ ГОРНОЗАВОДСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

РОСПИСАНІЕ

ДВИЖЕНІЯ ПАССАЖИРСКИХЪ ПОЕЗДОВЪ.
съ 1 Октября 1878 года.

ОТЪ ПЕРМИ. поездъ № 1-й.					ОТЪ ЕКАТЕРИНБУРГА. поездъ № 2-й.				
НАЗВАНІЯ СТАНЦІЙ.	ПРИВЪЗЪ.		ОТПРАВЛЕНІЕ.		НАЗВАНІЯ СТАНЦІЙ.	ПРИВЪЗЪ.		ОТПРАВЛЕНІЕ.	
	ЧАС.	МНУ.	ЧАС.	МНУ.		ЧАС.	МНУ.	ЧАС.	МНУ.
ПЕРМЬ.			10	45	ЕКАТЕРИНБУРГЪ			7	39
Сылва . . .	12	47	12	55	В.-Нейвинскъ .	10	10	10	30
Чусовская . .	4	31	4	54	Невьянская . .	11	54	12	11
Бисеръ . . .	10	40	11	5	Нижн.-Тагилъ .	2	32	2	50
Кушва . . .	3	28	3	53	Кушва . . .	5	7	5	27
Нижн.-Тагилъ	6	—	6	20	Бисеръ . . .	10	20	10	45
Невьянская . .	8	40	8	51	Чусовская . . .	4	29	4	54
В.-Нейвинскъ	10	2	10	15	Сылва . . .	8	30	8	37
ЕКАТЕРИНБУРГЪ	12	47	—	—	ПЕРМЬ . . .	10	40	—	—

Расписание движения пассажирских поездов
с 1 октября 1878 года

полагать, ему не были оказаны и подобные тем, которых удостоились титлы железнодорожного строителя данином, его именем не была названа ни одна из станций. Но в то же время, как раз в это время, когда в Екатеринбург и обратно по железной дороге, могут признаться, что хотя бы первым начал борьбу за то, чтоб

По замыслу В.К. Рашета, Уральская железная дорога (соединившая даже Екатеринбург), соединившая воедино все железные дороги, доменные и сталеплавильные заводы горных округов Среднего Урала. Железные дороги были составлены единый промышленный режим слаженного механизма. Автор проекта «не только послужит к развитию промышленности, но спасет ее». Иными словами, рельсовая дорога с чем-то вроде внутрицеховой коммуны, соединяющей на сотни верст вдоль Уральского

Связь с другими российскими железными дорогами, безусловно, в меньшей степени. Видимо, трезво неоплачиваемой окажется стоимость рельсов, губернатор до Урала, Рашет даже не пошел на систему транспортного сообщения «метрополией». В его расчетах возмещение прежним должны были нести на себе, конечно, улучшение сообщения между станциями, создание альтернативы труднопроходимым местам, тоже было одним из весомых аргументов.

Общественность Перми восприняла проект — его осуществление подняло престиж Перми до того времени по численности населения и культурному потенциалу в городке Центральной России. Губернатор обратился к министру финансов М.Х. Румянцева с просьбой о поддержке. Рашет и передали материалы главному инженеру П.П. Мельникову. Опытный инженер был в рентабельности предложенного проекта, вести дополнительные изыскания, не годное направление.

* * *

Но как только неясный мираж формы реально осуществимого проекта, многие деловые люди в ней заинтересовались, порой до полного несовпадения — и проект Рашета добросовестно исследовала Уральская горнозаводская железная дорога.

ВЛЕНИЯ.

УРАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

ОПИСАНИЕ

ПЕРМСКИХЪ ПОЕЗДОВЪ.

сентября 1878 года.

ОТЪ ЕКАТЕРИНБУРГА.				
поездъ № 2-й.				
НАЗВАНІЯ СТАЦІИ.	ПРІВЪЗЪ.		ОТЪПРАВЛЕНІЕ.	
	ЧАС.	МИН.	ЧАС.	МИН.
ЕКАТЕРИНБУРГЪ			7	39
В.-Нейвинскъ	10	10	10	30
Невьянская .	11	54	12	11
Нижн.-Тагилъ	2	32	2	50
Кушва .	5	7	5	27
Бисеръ .	10	20	10	45
Чусовская .	4	29	4	54
Сылва .	8	30	8	37
ПЕРМЬ.	10	40	—	—

поездов

полагать, ему не были оказаны вполне заслуженные им почести — подобные тем, которых удостоились тогда другие выдающиеся деятели железнодорожного строительства: он не стал почетным гражданином, его именем не была названа какая-нибудь станция. И сейчас разве что единицы из сотен тысяч пассажиров, едущих из Перми до Екатеринбурга и обратно по бывшей Уральской горнозаводской дороге, могут признать, что хотя бы слышали имя человека, который первым начал борьбу за то, чтоб эта трасса была...

По замыслу В.К. Рашета, Уральская дорога должна была протянуться от Перми через Нижний Тагил и Ирбит до Тюмени (поначалу — минуя даже Екатеринбург), соединив в одну технологическую цепь рудные копи, доменные и сталеплавильные печи, прокатные станы основных горных округов Среднего Урала. Все они с помощью дороги должны были составить единый промышленный комплекс, работающий в режиме слаженного механизма. Автор проекта был убежден, что дорога «не только послужит к развитию уральского горного промысла и даст ему новую жизнь, но спасет его от угрожающего ему кризиса». Иными словами, рельсовая дорога с паровой тягой виделась Рашету чем-то вроде внутрицеховой коммуникации, только цех этот протянулся на сотни верст вдоль Уральского хребта.

Связь с другими российскими регионами, выход на общероссийские товарные пути, безусловно, занимали тагильского инженера в меньшей степени. Видимо, трезво понимая, сколь неподъемной и неокупаемой окажется стоимость рельсовой дороги из центральных губерний до Урала, Рашет даже не посягал на пересмотр сложившейся системы транспортного сообщения горнозаводской провинции с «метрополией». В его расчетах возросший поток грузов с Урала по-прежнему должны были нести на себе воды Чусовой и Камы, хотя, конечно, улучшение сообщения между бассейнами Оби и Волги — создание альтернативы труднопроходимому Сибирскому тракту — тоже было одним из весомых аргументов в пользу проекта.

Общественность Перми восприняла проект Рашета с энтузиазмом — его осуществление подняло бы статус губернской столицы, стоявшей до того времени по численности населения, по промышленному и культурному потенциалу едва ли выше обычного уездного городка Центральной России. Губернатор А.Г. Лашкарев тут же обратился к министру финансов М.Х. Рейтерну и министру внутренних дел П.А. Валуеву с просьбой о поддержке. Оба сановника идею поддержали и передали материалы главе железнодорожного ведомства П.П. Мельникову. Опытный инженер-путеец идею оценил, но усомнился в рентабельности предложенного проекта и предложил провести дополнительные изыскания, чтобы определить наиболее выгодное направление.

* * *

Но как только неясный мираж будущей дороги стал обретать формы реально осуществимого проекта, так сразу же выяснилось, сколь многие деловые люди в ней заинтересованы и сколь различны — порой до полного несовпадения — их интересы. Аргументы за и против проекта Рашета добросовестно систематизированы в книге пермской исследовательницы Э.М. Мильман «История первой железно-

дорожной магистрали Урала». Сегодняшнему читателю, даже если он имеет отношение к Свердловской железной дороге, едва ли интересны все перипетии давних споров, однако хотя бы наиболее характерные позиции стоит здесь, опираясь отчасти на это исследование, представить.

Одним из первых оппонентов Рашету, как установила Э.М. Мильман, явился авторитетный екатеринбургский купец М.А. Нуров (в недалеком будущем — городской голова). Как можно, возмущался он в «Биржевых ведомостях», строя уральскую дорогу, обойти стороной Екатеринбург? Ведь это же важнейший узел торговых потоков и «сердце горнозаводской деятельности».

Содержатель «вольных почт» на Сибирском тракте почетный гражданин А.В. Михайлов, возражая Рашету, лукаво проявлял заботу о животноводстве и хлебопашестве: он призывал протянуть железно-



Вокзал станции Пермь

дорожную линию через сельскохозяйственные районы Западного Урала. На самом же деле — подальше от трассы, на которой работали его ямщики: он резонно опасался конкуренции своему, как сказали бы сегодня, бизнесу со стороны более современного транспортного средства.

Летом 1862 года инженер Г.Ф. Перрот, финансируемый компанией «Кокорев и Ко», провел изыскания по трассе, предложенной Рашетом, и рекомендовал несколько изменить маршрут от Нижнего Тагила до Тюмени. При этом варианте в стороне от магистрали должен был остаться Ирбит. Возмущенные отцы города Ирбита парировали это посягательство на их интересы встречным предложением: вести трассу только до Ирбита! При этом деловой результат, утверждали они, получится тот же самый: по реке Нице выход на водные пути Обского бассейна нисколько, мол, не хуже, чем по Туре из Тюмени. Зато рельсовый путь получится верст на полтора-два короче — огромная экономия! Это предложение, высказанное явно в запале спора, произвело тем не менее сильное впечатление в департаменте же-

лезных дорог, и оттуда даже был послан Лашкареву — что, дескать, разра-

Но тут уже не стерпели тоски по влиянию, все свои связи на то, чтобы вариант...

Полемика в тот раз сильно разгорелась, но не нашлось денег, чтоб начать строительство было направлением.

Споры вокруг проекта начались еще два года. Поначалу оппоненты настаивали на изменении маршрута, предложенного Рашетом, но в итоге не удалось повернуть дорогу в сторону Екатеринбурга, и проект уральской горнозаводской железной дороги не был реализован.

Однако спустя некоторое время возник совершенно новый проект: в нем уже не было Уральской железной дороги, но развивалось иное предприятие. Этот проект выдвинул Е.В. Богданович, человек с большой одаренностью и неукротимой энергией.

Евгений Васильевич Богданович

начная. Разнятся сведения относительно его личности. В словаре Брокгауза и Ефрона (2-е издание) и в «Энциклопедии» издательства «Лань» на три года моложе; называется инженером, а не купцом, как у Брокгауза; подает его преимущественно как автора многих книжек религиозно-нравственного содержания; в скудных современных изданиях о Богдановиче сведений, как правило, нет. Его книги в хранилищах даже не всегда хранятся.

И участие его в железнодорожном строительстве противостоит с противоположным. В Уральской дороге Э.М. Мильман, опираясь на документы, рисует просто-таки блестящего дельца, в железнодорожном строительстве — между тем как, по другим сведениям, «прожект», но и строил — будто бы не только о железнодорожном строительстве, но и ставили солидный том. И будто бы не только следовал, проталкивая свой проект, но и получал сумму из собственных сбережений.

На изрядном временном отдалении от нас информации трудно судить, как та или иначе в современники были не единодушно настроены. Тюменцы присудили ему звание почетного гражданина уже в 1867 году — еще не за доведение дороги до строя. Его именем еще при жизни называли станцию (название сохранилось до сих пор), а город Богданович — своим почетным гражданином его называли в Пермском уезде. Между тем в газетах того времени восторженных выпадов, а почести, оказываемые ему людьми воспринимались скептически.

егоднешнему читателю, даже если он той железной дороге, едва ли интересен, однако хотя бы наиболее характерная отчасти на это исследование,

в Рашету, как установила Э.М. Мильманбургский купец М.А. Нуров (в не-голова). Как можно, возмущался он в уральскую дорогу, обойти стороной ейший узел торговых потоков и «сер-сти».

на Сибирском тракте почетный граж-в Рашету, лукаво проявлял заботу о-вес: он призывал протянуть железно-



хозяйственные районы Западного-альше от трассы, на которой работа-ался конкуренции своему, как сказа-ны более современного транспорт-

Г.Ф. Перрот, финансируемый компа-исания по трассе, предложенной Ра-ко изменить маршрут от Нижнего Та-нте в стороне от магистрали должен-ые отцы города Ирбита парировали-асы встречным предложением: вести-этом деловой результат, утверждали-ю реке Нице выход на водные пути-ал, не хуже, чем по Туре из Тюмени.-верст на полтора-ста короче — огром-е, высказанное явно в запале спора,-е впечатление в департаменте же-

лезных дорог, и оттуда даже была послана телеграмма губернатору Лашкареву — что, дескать, разрабатывается именно этот проект.

Но тут уже не стерпели тюменские купцы и употребили все свое влияние, все свои связи на то, чтобы дискредитировать ирбитский вариант...

Полемике в тот раз сильно разгореться не дали: просто в казне не нашлось денег, чтоб начать сооружение дороги в каком бы то ни было направлении.

Споры вокруг проекта начали разгораться с новой силой спустя два года. Поначалу оппоненты настаивали лишь на частичном изменении маршрута, предложенного Рашетом. Общим требованием стало повернуть дорогу в сторону Екатеринбурга — признанной столицы уральской горнозаводской промышленности.

Однако спустя некоторое время — в 1866 году — появился действительно новый проект: в нем уже не частные поправки предлагались, но развивалось иное представление о назначении Уральской дороги. Этот проект выдвинул Е.В. Богданович — человек разносторонней одаренности и неукротимой энергии.

Евгений Васильевич Богданович — фигура весьма неоднозначная. Разнятся сведения относительно его биографии. Согласно словарю Брокгауза и Ефрона (2-е изд.), родился он в 1829 году, «Большая Энциклопедия» издательства «Просвещение» (1904) делает его на три года моложе; называется еще и третья дата — 1828 год. Тот же Брокгауз подает его преимущественно как литератора — автора многих книжек религиозно-нравственного и патриотического содержания; в скудных современных источниках о литературных трудах Богдановича сведений, как правило, нет, как, впрочем, нет и упомянутых его книг в хранилищах даже крупных библиотек.

И участие его в железнодорожном строительстве на Урале оценивается с противоположными знаками: дотошнейший историк Уральской дороги Э.М. Мильман, основываясь на убедительных вроде бы документах, рисует просто-таки гротескный образ хваткого и корыстного дельца, в железнодорожных делах едва ли не полного профана, — между тем как, по другим источникам, он не только создавал «прожект», но и строил — будто бы толково и экономично, а труды его о железнодорожном строительстве (изданные в 1891 году) составили солидный том. И будто бы корыстных интересов он не преследовал, проталкивая свой проект, а, напротив, израсходовал немалую сумму из собственных сбережений.

На изрядном временном отдалении и при скудости достоверной информации трудно судить, как там было на самом деле. Однако ведь и современники были не единодушны в оценке трудов Богдановича: тюменцы присудили ему звание почетного гражданина своего города уже в 1867 году — еще не за дорогу, а за одно лишь намерение ее строить. Его именем еще при жизни называли железнодорожную станцию (название сохранилось до сих пор, только сейчас это уже не просто станция, а город Богданович Свердловской области). Потом своим почетным гражданином его объявили Камышлов и Екатеринбург. Между тем в газетах того времени было против него немало острых выпадов, а почести, оказываемые ему, многими знавшими его людьми воспринимались скептически.



Е.В. Богданович

Однако же нет разногласий в т
данович успешно окончил Морской
проходил мичманскую службу на ко
ского флотов, но довольно скоро ко
оставить, ибо оказался подвержен

Дальше его карьера успешно пр
ме Министерства внутренних дел
затем в Петербурге. В тридцать с
точно неизвестно, какие «особые»
ском градоначальнике и новороссий
шаемся утверждать, что высокий св
перекладывание бумаг на департа
частности, сведения о том, что в 186
лицы) командовал войсками, усмир
лимбае, а в январе 1866 года опять
голодавших уральских рабочих». Эти
дует толковать в категориях советско
го времени: подобные «подвиги»
кой империи, о чем свидетельствуют
мрамору — на стенах Георгиевского

Но командировка 1866 года инт
ющий представление о службе Бог
ведомстве. Она стала вехой, знамен
ной деятельности в новое русло. И
своему министру, добросовестно ре
те: «Устранив все затруднения по
ской губерниях и изучив местные ус
ственным и надежным средством
Уральском крае была бы постройка
губерний в Екатеринбург и далее
этого момента полковник МВД Бог
рожными делами.

Конечно, он не был специалистом
не раз попрекали его оппоненты. Не
ли это, что он ввязался в спор о на
железной дороги как невежда и дил
утверждать. Ведь предложенный им
таточно глубокое понимание автором
бочены наиболее экономически сост
приниматели ряда обширных террито
бы склонить их на свою сторону, а та
в правительственных кругах. Кроме
рядные организаторские способности
дить общественное мнение в том, что
луживает, по крайней мере, не ме
обсуждаемый проект Рашета; он сумм
руг своего начинания людей и капи

Первым выступлениям безвест
министерства внутренних дел по воп
его основной деятельности, обществен
они фактически остались незамеченн
ство задело честолюбие молодого и



Однако же нет разногласий в том, что Евгений Васильевич Богданович успешно окончил Морской кадетский корпус в Петербурге, проходил мичманскую службу на кораблях Балтийского и Черноморского флотов, но довольно скоро корабельную службу вынужден был оставить, ибо оказался подвержен морской болезни.

Дальше его карьера успешно продолжилась на суше — в системе Министерства внутренних дел: сначала в городах Южной России, затем в Петербурге. В тридцать с небольшим он уже полковник. Нам точно неизвестно, какие «особые» поручения он исполнял при одесском градоначальнике и новороссийском губернаторе, и все же решаемся утверждать, что высокий свой чин Богданович получил не за перекалывание бумаг на департаментских столах. Сохранились, в частности, сведения о том, что в 1862 году он (посланный уже из столицы) командовал войсками, усмирявшими крестьянский бунт в Билимбае, а в январе 1866 года опять направлен был «для усмирения голодавших уральских рабочих». Эти факты из его биографии не следует толковать в категориях советского или, тем более, постсоветского времени: подобные «подвиги» были привычным делом в Российской империи, о чем свидетельствуют многие надписи — золотом по мрамору — на стенах Георгиевского зала в Кремле.

Но командировка 1866 года интересна не только как штрих, дающий представление о службе Богдановича в правоохранительном ведомстве. Она стала вехой, знаменующей поворот его общественной деятельности в новое русло. Ибо вот что он телеграфировал своему министру, добросовестно разобравшись в ситуации на месте: «Устранив все затруднения по продовольствию Пермской и Вятской губерниях и изучив местные условия, нахожу нужным, что единственным и надежным средством к предупреждению голода в Уральском крае была бы постройка железной дороги из внутренних губерний в Екатеринбург и далее до Тюмени». То есть как раз с этого момента полковник МВД Богданович «заболел» железнодорожными делами.

Конечно, он не был специалистом в железнодорожных делах, чем не раз попрекали его оппоненты. Не был и экономистом. Но значит ли это, что он ввязался в спор о направлении маршрута Уральской железной дороги как невежда и дилетант? Мы бы не решились это утверждать. Ведь предложенный им проект продемонстрировал достаточно глубокое понимание автором проблем, которыми были озабочены наиболее экономически состоятельные и авторитетные предприниматели ряда обширных территорий — иначе вряд ли ему удалось бы склонить их на свою сторону, а также завоевать прочные позиции в правительственных кругах. Кроме того, Богданович проявил незаурядные организаторские способности, сумев за короткое время убедить общественное мнение в том, что предложенный им вариант заслуживает, по крайней мере, не меньшего внимания, чем всеми обсуждаемый проект Рашета; он сумел и большее — объединить вокруг своего начинания людей и капиталы.

Первым выступлениям безвестного столичного чиновника от министерства внутренних дел по вопросу, столь далекому от сферы его основной деятельности, общественность не придала значения — они фактически остались незамеченными. Очевидно, это обстоятельство задело честолюбие молодого и напористого офицера, и он раз-

работал блестящую рекламную операцию по всем правилам «паблик рилейшенз» (как сегодня бы сказали).

Он начал с придания своим идеям «товарного вида» — написал брошюру «Проект Сибирско-Уральской дороги» (1868). Опыт литератора помог ему не злоупотребить в ней ни объемом текста, ни обременительной обстоятельностью аргументации; сдержанно-страстный тон изложения напоминал скорее не исследование эксперта, а манифест или даже проповедь, обращенную к сердцу российского патриота: «Колоссальное хранилище бесчисленных и нетронутых богатств, составляющих залог нашего коренного вещественного превосходства над всей промышленной Европой, ожидает того рычага, которым движутся безжизненные силы. Сибирский край нуждается не в ссыльных и не в бродягах, а в работниках и капиталах...»

Он нашел где-то средства издать свою брошюру «весьма изящно» (оценка «С.-Петербургских ведомостей») и распространял ее бесплатно в Петербурге и крупнейших (по тому времени) городах, расположенных вдоль намеченной им трассы, — в Саратове, Екатеринбурге, Тюмени. Мало того, он нашел время и средства, чтоб совершать пропагандистские вояжи по этому маршруту, а также по достаточно отдаленным от него городам, где он тем не менее надеялся найти людей, заинтересованных в своем проекте: он побывал в Нижнем Новгороде, Казани, Омске, Томске, Ишиме...

Как установил В. Коптелов, заведующий музеем Тюменского отделения дороги, Е.В. Богданович даже съездил в Париж, чтоб уговорить известного в мире строителя каналов и дорог Фердинанда Лессепса, как будто уже склонившего правительства и банкиров ряда стран поддержать его проект железнодорожной магистрали из Европы через Россию в Индию, внести поправку в тот проект, включив в маршрут Екатеринбург и Тюмень. И будто бы ему это удалось. Там же, в Париже, он выступил на международном географическом конгрессе с докладом «Великий Сибирский путь Париж — Пекин», за который был удостоен почетной награды.

Куда бы ни приезжал энтузиаст транзитного пути через Средний Урал в Сибирь, он везде встречался с местными предпринимателями, раздавал свои брошюры, выступал с докладами и публичными лекциями, которые звучали примерно так (протицируем один из газетных отчетов): «... Нынче скромный, мало кому ведомый уголок на земном шаре — Тюмень, не нынче — завтра, с той минуты, когда у подножья ее лягут первые рельсы, вдруг превратится в яркую точку, на которую обратятся взоры всего образованного мира».

Невольно приходит на ум: уж не с этого ли образца десятилетия спустя озорные советские сатирики списывали вдохновенную речь великого комбинатора о Нью-Васюках? Тем более что работали они тогда, когда писали свой роман, в редакции железнодорожной газеты «Гудок». Так или не так, но тюменские обыватели конца 60-х годов прошлого века роман «Двенадцать стульев» читать еще не могли и речи полковника Богдановича воспринимали всерьез.

Впрочем, будем справедливы: не только речи. Когда, не дожидаясь решения властей, тюменцы стали собирать средства на изыскания по трассе будущей дороги, Евгений Васильевич более половины необходимой суммы внес из собственного кармана. Вот вам и «кормисты»!

В итоге автор альтернативного романа рос в лидера влиятельного общественного движения, достигшего посредством железной дороги огромного пространства России.

Литературные опыты Е.В. Богдановича в российской словесности, в частности в увлекательнейшем романе, в котором центральным персонажем, остроту панорамы общественной жизни в то время. Но этот «роман» реально к русской литературной традиции, в последние годы. Богданович прожил так сказать, по нарастающей: его



Мост через реку Вязовку

превращалось в дело, вокруг дела люди, и общий итог этой судьбы в конечном пространстве уральской железной дороги — великой транспортной магистрали.

Сам же Евгений Васильевич умрёт в 1882, то ли 85 лет от роду — в Ялте, в звании почетного гражданина пяти лет. Нанта шести стипендий в учебных заведениях. Насколько мы можем сейчас судить — о выполнении долга.

Маршрут, прочерченный на карте, вошел в общественное мнение как «северному» маршруту Рашета. Но он отражала принципиально иные экономические условия, привлекала иную категорию людей. Богдановича» примкнуло уральское и си

операцию по всем правилам «паблик (казали).

идеям «товарного вида» — написал «Уральской дороги» (1868). Опыт литературы в ней ни объемом текста, ни обилием аргументации; сдержанно-страстный скорее не исследование эксперта, а обращение к сердцу российского читателя. Лице бесчисленных и нетронутых бо-гошнего коренного вещественного пре-вальной Европой, ожидает того рычага, которые силы. Сибирский край нуждается в труде и капиталах...»

издать свою брошюру «весьма изящ-ных ведомостей») и распространял ее в крупнейших (по тому времени) городах, по трассе им трассы, — в Сарапуле, Екате-ринбурге. Он нашел время и средства, чтоб совер-шить этот маршрут, а также по доста-точным средствам, где он тем не менее надеялся на успех в своем проекте: он побывал в Ниж-нем Новгороде, Томске, Ишиме...

Евгений Васильевич, заведующий музеем Тюменского от-дела, даже съездил в Париж, чтоб угово-рять канцелярию и дорог Фердинанда Лес-евого правительства и банкиров ряда железнодородной магистрали из Евро-пы поправки в тот проект, включив в него. И будто бы ему это удалось. Там на международном географическом кон-грессе в Париже — Пекин», за ко-торую награды.

узнал транзитного пути через Сред-нюю Азию. Он встречался с местными предпринимате-лями, выступал с докладами и публичными лекциями. Именно так (процитируем один из га-зетных сообщений, мало кому ведомый уголок на-шего бытия — завтра, с той минуты, когда у-голок, вдруг превратится в яркую точку, в точку нашего образованного мира».

Уже не с этого ли образца десятилетия истории списывали вдохновенную речь Засекина? Тем более что работали они в редакции железнодорожной газеты «Сибирские обыватели конца 60-х годов читать «Стульев» читать еще не могли и воспринимали всерьез.

Вот не только речи. Когда, не дожидаясь, стали собирать средства на изыска-ния, Евгений Васильевич более половины собственного кармана. Вот вам и «ко-

В итоге автор альтернативного проекта достаточно быстро вырос в лидера влиятельного общественного движения, всерьез возна-мерившегося посредством железной дороги изменить самый уклад жизни на огромном пространстве России от Волги до Оби.

Литературные опыты Е.В. Богдановича не оставили заметного следа в российской словесности, зато собственную жизнь он пре-вратил в увлекательнейший роман, соединивший в себе авантю-рную интригу, психологическую глубину, масштабность характера центрального персонажа, остроту социальных коллизий и широкую панораму общественной жизни в переломный период российской истории. Но этот «роман» реальной судьбы едва ли можно отнести к русской литературной традиции, где герой обычно сгорает в мо-лодые годы. Богданович прожил свою долгую жизнь, если можно так сказать, по нарастающей: его мысль облекалась в слово, слово



Мост через реку Вязовку

превращалось в дело, вокруг дела собирались нужные, энергичные люди, и общий итог этой судьбы существует по сей день на протя-женном пространстве уральской земли в виде большого отрезка великой транспортной магистрали...

Сам же Евгений Васильевич умер 1 сентября 1914 года — то ли 82, то ли 85 лет от роду — в Ялте, в чине генерала-от-инфантерии, в звании почетного гражданина пяти городов России и Сибири, номинанта шести стипендий в учебных заведениях Сибири, а главное — насколько мы можем сейчас судить — в счастливом сознании до конца исполненного долга.

Маршрут, прочерченный на карте Урала Богдановичем, утвер-дился в общественном мнении как «южный» — в противоположность «северному» маршруту Рашета. Новизна географического подхода отражала принципиально иные экономические интересы и, соответ-ственно, привлекла иную категорию деловых людей. К «партии Бог-дановича» примкнуло уральское и сибирское купечество, ибо смысл

проекта состоял в создании широкого транспортного коридора между западными и восточными регионами империи, что способствовало бы, прежде всего, резкому оживлению торговых связей. Мало того, велеречивый предшественник «великого комбинатора» прельщал коммерческое сословие посулами «воскресить торговлю с Китаем, упрочить торговлю с Бухарой и Ташкентом» и уж конечно завалить Центральную Россию «дарами Сибири». Кто бы мог устоять против таких перспектив?

* * *

Реальность фантастических возможностей, вызвавшая бурный энтузиазм тюменских и екатеринбургских коммерсантов, сильно обеспокоила их пермских конкурентов. В губернском центре срочно создается комитет, в который вошли крупнейшие предприниматели Перми (купцы П. Костарев, А. Кротов, А. Матвеев, пароходовладельцы И. Любимов и Ф. Каменский, горнозаводчик А. Всеволожский), а также представители торговых центров, обойденных вниманием Богдановича: Ирбита, Тобольска, Вятки... Возглавить комитет согласился сам пермский губернатор — теперь это уже был Бернгардт Васильевич Струве.

Сухие строки протоколов заседаний этого комитета (они были опубликованы) не воссоздают эмоционального накала царившей там атмосферы — косвенное представление о ней дает лишь множество альтернативных проектов, незамедлительно хлынувших на страницы печати; их авторами в ряде случаев были и члены комитета. Тем не менее комитет явил образец достаточно корректной и конструктивной работы. Отношение к Богдановичу и его проекту было определено такой формулой: использованные им статистические данные «приблизительно верны», однако выводы противоречат данным. Он, дескать, обещает «восстановление Урала», но предлагаемая им железнодорожная линия не только не поможет горнозаводской промышленности, но и повредит ей.

Преодолев разногласия в собственных рядах, пермский комитет смог выдвинуть лидера, оказавшегося способным обосновать новую версию железной дороги через Уральский хребет, максимально отвечающую экономическим интересам своего региона и достойно конкурирующую с двумя уже обсуждаемыми проектами. Лидером этим стал И.И. Любимов.

Иван Иванович Любимов (1838 — 1899) — один из крупнейших пермских коммерсантов, заводчиков, потомственный почетный гражданин и вообще «человек широкого почина», как назвал его известный пермский краевед В.С. Верховланцев.

В наследство от отца, паромовладельца И.Ф. Любимова, ему досталось, как тогда выражались, «паромное дело». Вскоре к отцовским буксирам сын добавляет первые на Каме пассажирские пароходы «американского типа». Потом, приобретя и переоборудовав механический завод, он сам начинает строить речные и даже морские суда. Позже он еще построил два содовых завода по бельгийской технологии — один в Березниках, другой на юге России. Осуществлению следующего его замысла — заняться переработкой кавказской нефти — помешала безвременная кончина.

И.И. Любимов славился щедро
рил собственный дом Алексеевской
Пермский Богородицкий губернский

Учитывая его авторитет крупно широту и масштабность мышления, ных для родного города, пермьяки д ние сроки своим городским голово цев, коммерции советник Любимо рдена св. Владимира 3 степени : перстень от Великого князя Алекса

Нынешний читатель может восхватку И.И. Любимова, познакомившись с третьим вариантом Урала.

«Записка» представляет собой ден в систему огромный материал, преимуществам проведения железн-рез Кунгур, Екатеринбург и Шадринск Тоболе (в 49 км к северу от Курган-нее) (в географическом смысле) к двум, которые выдвинули ранее Ра-

Для работы над книгой Любимов целый коллектив толковых аналитиков. Такой труд за считанные месяцы немыслим, четкая последовательность доказывают, что в книге реализован замысел человека. Этим человеком, хотя везде в тексте он фигурирует

В основу концепции И.И. Любимовского маршрут должен быть как можно короче, а конечная точка — как можно дальше. Здравого смысла требует, чтобы дорога прошла через самые активные районы Урала. Чтобы выбрать оптимальное направление, И.И. Любимовский выстраивает широкую и достаточно насыщенную жизнь Пермской губернии — с населением и жителей в них, количеством предприятий проектируемой линии, заводов, фабрик; рассчитывают перевозки грузов, пассажиров, гужом и железной дорогой.

И еще они учитывают распол
паровозы не должны «пожирать»
кроме того, и металлургическим за
жно учитывать и эту нужду...

Расчетами команды Любимовича Уральской дороги к уже существующей железнодорожной системе (на западных торговых путях...

Словом, преимущества новой системы цифр. Настолько убедительны, что переходят даже некоторые с

рокого транспортного коридора меж-
регионами империи, что способство-
вало оживлению торговых связей. Мало-
известный «великого комбинатора»
использовал посулами «воскресить торговлю
с Бухарой и Ташкентом» и уж конечно
«дарами Сибири». Кто бы мог усто-

их возможностей, вызвавшая бурный
пермских купцов, сильно обеспо-
коила. В губернском центре срочно со-
брались крупнейшие предприниматели
города (А. Матвеев, пароходо-
владельцы (А. Всеволожский), а так-
же купцы, обойденные вниманием Бого-
дана... Возглавить комитет согласился
тогда уже был Бернгардт Василье-

заседаний этого комитета (они были
эмоционального накала царившей там
ситуации о ней дает лишь множество
замедлительно хлынувших на страницы
участие были и члены комитета. Тем не
достаточно корректной и конструктив-
ной и его проекту было определе-
нные им статистические данные «при-
роды» противоречат данным. Он, дескать,
та, но предлагаемая им железнодо-
рожная горнозаводской промышленнос-

собственных рядах, пермский комитет
еще не способен обосновать новую
Уральский хребет, максимально от-
расам своего региона и достойно кон-
струируемые проектами. Лидером этим

(1838 — 1899) — один из крупнейших
пермских купцов, потомственный почетный граж-
данский почин, как называл его извест-
ный пермский купец.

председателя И.Ф. Любимова, ему доста-
точно было «отцовским
делом». Вскоре к отцовским
делам на Каме пассажирские пароходы
приобретая и переоборудовав механи-
ческие речные и даже морские суда.
Пермский завод по бельгийской техно-
логии на юге России. Осуществлению
заняться переработкой кавказской не-
фтяной кончина.

И.И. Любимов славился щедрой благотворительностью — пода-
рил собственный дом Алексеевскому реальному училищу, опекал
Пермский Богородицкий губернский приют.

Учитывая его авторитет крупного собственника, деловую хватку,
широту и масштабность мышления, целый ряд полезных дел, сделан-
ных для родного города, пермяки дважды избирали его на трехлет-
ние сроки своим городским головой. Как сообщает В.С. Верхолан-
цев, коммерции советник Любимов имел все русские ордена «до
ордена св. Владимира 3 степени включительно» и бриллиантовый
перстень от Великого князя Алексея Александровича.

Нынешний читатель может весьма предметно ощутить деловую
хватку И.И. Любимова, ознакомившись с «Запиской», в которой обо-
сновывается третий вариант Уральской железной дороги.

«Записка» представляет собою солидный том, в котором приве-
ден в систему огромный материал, призванный убедить читателя в
преимуществах проведения железнодорожной линии от Перми че-
рез Кунгур, Екатеринбург и Шадринск к Белозерской слободе на реке
Тоболе (в 49 км к северу от Кургана). То есть предлагалось «сред-
нее» (в географическом смысле) направление по отношению к тем
двум, которые выдвинули ранее Рашет и Богданович.

Для работы над книгой Любимовым был, очевидно, привлечен
целый коллектив толковых аналитиков — ни в одиночку, ни вдвоем
такой труд за считанные месяцы не поднять. Однако стройность за-
мысла, четкая последовательность изложения и однородность стиля
доказывают, что в книге реализована мысль и воля одного незауряд-
ного человека. Этим человеком, надо полагать, и был автор проекта,
хотя везде в тексте он фигурирует только в третьем лице.

В основу концепции И.И. Любимова положена простая идея:
маршрут должен быть как можно короче, а пользы от него надо полу-
чить как можно больше. Здравый смысл подсказывает, что для этого
дорогу нужно провести через самые густонаселенные и промышлен-
но активные районы Урала. Чтобы не просто заявить, а «вычислить»
оптимальное направление, И.И. Любимов со своими помощниками
выстраивают широкую и достаточно подробную картину хозяйствен-
ной жизни Пермской губернии — скрупулезно подсчитывают число
селений и жителей в них, количество заводов, находящихся в полосе
притяжения проектируемой линии, и объемы производимой на этих
заводах продукции; рассчитывают грузопотоки, оценивают стоимость
перевозки грузов водой, гужом и прогнозируют ее изменение с по-
явлением железной дороги.

И еще они учитывают расположение каменноугольных копей:
паровозы не должны «пожирать» лес. Каменный уголь необходим,
кроме того, и металлургическим заводам — направление линии дол-
жно учитывать и эту нужду...

Расчетами команды Любимова учтены и перспективы подклю-
чения Уральской дороги к уже существующей общероссийской же-
лезнодорожной системе (на западе) и к традиционным сибирским
торговым путям...

Словом, преимущества нового варианта доказываются убедитель-
ной системой цифр. Настолько убедительной, что на сторону Люби-
мова переходят даже некоторые сторонники проекта Рашета — гу-

бернатор Б.В. Струве, авторитетный земский деятель Д.Д. Смышляев. Однако сторонники проекта Богдановича вовсе и не подумали сдавать позиции: по инициативе екатеринбуржцев А.Ф. Поклевского-Козелл и М.А. Нурова был составлен и разослан по всем правительственным инстанциям документ под названием «Постановление купечества Западной и Восточной Сибири и торгующего на Ирбитской ярмарке против записки Любимова». Прекрасно выстроенную любимовскую систему аргументации конкуренты оспаривать даже не попытались — они поставили под сомнение достоверность положенных в ее основу цифр. Спор продолжился.

* * *

Итак, три направления, три проекта — который же на самом деле был лучшим? Этот вопрос в принципе не имел ответа, ибо каждый вариант был лучшим для той территории и той социально-экономической группы, интересы которых представлял. Во имя какой логики и каких инженерно-технических выкладок те или иные участники спора должны были поступиться своими интересами? Время вынесло окончательные оценки: впоследствии рельсовые пути прошли по всем трем направлениям и исправно служат до сих пор.

Но тогда, в конце 60-х — начале 70-х годов XIX века, остановиться на одном из этих вариантов означало отдать предпочтение не лучшему инженерному решению, а экономическим интересам одной группы конкурентов перед интересами других. Правительство России было достаточно опытным институтом власти, чтобы не понимать этого.

К тому ж у правительства были и собственные немаловажные экономические соображения. Чтоб поддержать существование переживающих жесточайший кризис уральских предприятий, оно только в 1863 году выдало горнозаводчикам в виде пособий из государственной казны 1213746 рублей. А к концу 60-х годов долги частных предприятий казне составляли уже 15 млн. руб., из которых 12 млн. руб. приходилось на уральские заводы — даже по грабительским расценкам, которые навязывали правительству подрядчики, на эту сумму можно было бы построить едва ли не половину горнозаводской дороги. Между тем реализация проекта в «северном» варианте сулила не только скорое избавление от этих непроизводительных трат, но и подъем экономики огромного края, начало обратного движения средств в государственную казну.

В поисках решения, которое бы позволило согласовать взаимоисключающие интересы разных промышленно-финансовых кругов, правительство сперва попыталось обратиться к «третейскому суду» Общества содействия русской промышленности и торговле. Но ведь в нем были представлены те же самые силы, что до сих пор боролись за свои варианты проекта! Так что и здесь мнения разошлись непримиримо.

Тогда правительство решительно взяло инициативу в собственные руки. Оно создало компетентную комиссию, чтобы решить-таки вопрос не в интересах какой-то влиятельной группировки, а с максимальной пользой для народного хозяйства страны в целом и проводить затем принятое решение волею государства. В комиссию были включены крупные специалисты в горном деле, инженеры-дорожни-

ки, экономисты. Они отправились к месту. И уже в апреле 1871 года финансов и путей сообщения (опять в упряжке!) свои соображения: ринбурга — сначала на север, до Н оттуда повернуть на запад, до Кам вой (сейчас на этом месте город Чской пристани на реке Каме — это основной линии предлагалось отвести менноугольным копиям Всеволожа гановых. То есть комиссия склонилась к водского варианта, хотя эксперты важности сибирского транзита. Но лось ими во вторую очередь.



Насыпь

В том же апреле 1871 года предложенное комиссией направление в виду целым» и постановил занятиями по намеченной трассе. Инициатор — инженеру-путейщику В.С. С Меллеру. Интенсивно поработав в течение некоторых первоначальных периодов, который в ноябре 1873 года был утвержден.

Все сомнения были разрешены теперь великую стройку, о которой на двадцати лет, можно было начинать.

* * *

Для финансирования строительства Комитетом министров было создано. Крупнейшим держателем акций стро-

етный земский деятель Д.Д. Смышля-
а Богдановича вовсе и не подумали
е екатеринбуржцев А.Ф. Поклевско-
оставлен и разослан по всем прави-
мент под названием «Постановление
ной Сибири и торгующего на Ирбитс-
Любимова». Прекрасно выстроенную
тации конкуренты оспаривать даже не
од сомнение достоверность положен-
одолжился.

е проекта — который же на самом деле
ринципе не имел ответа, ибо каждый
ерритории и той социально-экономи-
ых представлял. Во имя какой логики
выкладок те или иные участники спора
ми интересами? Время вынесло окон-
ии рельсовые пути прошли по всем
о служат до сих пор.

ачале 70-х годов XIX века, остановить-
ов означало отдать предпочтение не
ю, а экономическим интересам одной
ересами других. Правительство Рос-
институтом власти, чтобы не пони-

и были и собственные немаловажные
Чтоб поддержать существование пе-
зис уральских предприятий, оно толь-
водчикам в виде пособий из государ-
й. А к концу 60-х годов долги частных
уже 15 млн. руб., из которых 12 млн.
заводы — даже по грабительским рас-
завителю подрядчики, на эту сумму
а ли не половину горнозаводской до-
роекта в «северном» варианте сулила
т этих непроизводительных трат, но и
о края, начало обратного движения
зну.

е бы позволило согласовать взаимо-
х: промышленно-финансовых кругов,
ось обратиться к «третьей стороне»
промышленности и торговле. Но ведь
самые силы, что до сих пор боролись
что и здесь мнения разошлись непри-

тельно взяло инициативу в собствен-
ентную комиссию, чтобы решить-таки
влиятельной группировки, а с макси-
о хозяйства страны в целом и прово-
волею государства. В комиссию были
и в горном деле, инженеры-дорожни-

ки, экономисты. Они отправились на Урал, чтоб изучить ситуацию на
месте. И уже в апреле 1871 года комиссия представила министрам
финансов и путей сообщения (опять они, как видите, действуют в од-
ной упряжке!) свои соображения: вести дорогу все-таки от Екате-
ринбурга — сначала на север, до Нижнего Тагила, далее до Кушвы, а
оттуда повернуть на запад, до Камасинской пристани на реке Чусо-
вой (сейчас на этом месте город Чусовой); затем вести ее к Добрян-
ской пристани на реке Каме — это в 60 верстах севернее Перми. От
основной линии предлагалось отвести две ветви — к Луньевским ка-
менноугольным копиям Всеволожских и к Билимбаевскому заводу Стро-
гановых. То есть комиссия склонилась все-таки в сторону горноза-
водского варианта, хотя эксперты выразили и полное понимание
важности сибирского транзита. Но обеспечение транзита отодвига-
лось ими во вторую очередь.



Насыпь

В том же апреле 1871 года Комитет железных дорог признал
предложенное комиссией направление «соответствующим имевшим-
ся в виду целям» и постановил заняться более детальными изыска-
ниями по намеченной трассе. Изыскания поручили членам комис-
сии — инженеру-путейщику В.С. Соболевскому и горному инженеру
Меллеру. Интенсивно поработав в течение двух лет, изыскатели уточ-
нили некоторые первоначальные предположения и представили ва-
риант, который в ноябре 1873 года был утвержден Комитетом ми-
нистров.

Все сомнения были разрешены, все точки над *i* поставлены, и
теперь великую стройку, о которой так много спорили в течение две-
надцати лет, можно было начинать.

* * *

Для финансирования строительства Уральской дороги россий-
ским Комитетом министров было создано акционерное общество.
Крупнейшим держателем акций стал П.И. Губонин (он приобрел бо-

лее 20 процентов акций), вследствие чего стал членом правления. Однако он посчитал для себя более выгодным получить подряд на строительство и, подчинившись требованиям устава, из правления вышел.

Для советских историков П.И. Губонин был «одним из крупнейших железнодорожных воротил», «хищным капиталистическим дельцом», который мало думал о деле и заботился лишь о собственной наживе. Поэтому «недостойное» имя его на многие десятилетия настолько бесследно исчезло со страниц научных и справочных изданий и настолько стерлось из памяти, что в некоторых современных источниках уже путают его фамилию: то называют П. Губориным, то П. Губаниным, то П. Гундобиним, а в одном недавнем издании его даже представили... архитектором, построившим старый екатеринбургский вокзал.

Губонин и впрямь менее всего подошел бы на роль бесребреника, пекущегося о благе ближнего, однако же стоит принять во внимание и то, что Уральская дорога (далеко не первая в его послужном списке!) была построена им в срок и отменного качества, а принадлежащий лично ему капитал не вырос при этом, а уменьшился на пять миллионов; один из богатейших людей России вынужден был залезть в долги, из которых так и не смог уже выбраться до конца жизни. Поэтому имя его все же достойно быть упомянутым в почетном ряду имен, связанных с началом истории дороги.

Петр Ионович Губонин (1825 — 1894) сделал фантастическую карьеру предпринимателя. Родился он в семье крепостного кустика, принадлежавшего коломенскому помещику Бибинову, а закончил жизнь потомственным дворянином и тайным советником, кавалером четырех высших орденов России; тело его было погребено в собственном имении в Гурзуфе.

Мальчишкой он помогал деду, промышлявшему изготовлением мельничных жерновов. Вполне освоив к семнадцати годам нелегкое это ремесло, был дедом же отвезен в Москву, где их родственник Яковлев содержал несколько артелей каменотесов, обустроивших древнюю столицу. (Они подряжались делать набережные, каменные мосты, галереи для подземных коммуникаций, выстилать брусчаткой улицы и площади.) Юный Петр Губонин прошел у Яковлева хорошую школу предпринимательства. Причем мало того, что он оказался сметливым учеником: он еще сумел настолько расположить к себе хозяина, что тот, умирая, оставил ему в наследство весь свой рабочий инвентарь — инструменты и приспособления для каменных работ, которыми можно было вооружить несколько сотен рабочих. Это был целый капитал, и молодой владелец (тогда ему было только двадцать три) сумел отлично им распорядиться. И еще Яковлев составил ему протекцию в министерстве путей сообщения, куда Губонин и пришел, встав во главе собственного дела, в поисках выгодного подряда.

Первым его шагом в большое предпринимательство стал подряд на строительство мостов и других каменных сооружений на шоссейной дороге из Москвы в Брест. Успешно выполненная работа принесла солидную прибыль. Потом было еще много работы в том же духе. В результате капитал его за следующие полтора десятиле-

тия настолько вырос, что Петр Ионович, замахнувшись на по-настоящему большие деньги, получил подряд на весь комплекс работ по строительству дороги Орел — Витебск.

Поначалу правительственный комитет, решив вопрос в пользу другого подрядчика, Пито. И вот тут-то Губонин явился на сцену. Он сразу же времени поставила его в ряд с самыми известными представителями русского капитализма. Он поставил перед собой задачу: не мешкая, вывезти отходы — в дрова. Лес на корню обрубил. За кубическую сажень, а сажень от этих мест Брянске уже по 18 руб. Конечно, надо было заплатить лесовладельцам.



П.И. Губонин

ка. Но видно даже невооруженным глазом, что Губонин получился отменным.

Так он зарабатывал на попутной торговле, которые никуда возить не требовало. Он получил 200 процентов!

К коммерческой хитрости добавлял еще и умение договариваться. Он от подряда в конце концов отступился, но право строить дорогу и продавать материалы он сохранил.

Когда Губонин стал уже, по выражению С.Ю. Витте, одним из «маленьких капиталистов», он представлял собою толстопопуза, решившего здравый смысл. «...С большим здравым смыслом». «...С большим здравым смыслом» — но почти без всякого здравого смысла, — но почти без всякого здравого смысла.

Вот этот-то здравый смысл, этот здравый смысл, видимо, и помогал П.И. Губонину в непредвиденную ситуацию поворачи-

дствие чего стал членом правления. Более выгодным получить подряд на требования устава, из правления

П.И. Губонин был «одним из крупнейших», «хищным капиталистическим дельцем» и заботился лишь о собственной выгоде. Имя его на многие десятилетия на страницах научных и справочных изданий. То называют П. Губориным, то Губониным, а в одном недавнем издании его именем, построившим старый екатерин-

сего подошел бы на роль бессребренника, однако же стоит принять во внимание (далеко не первая в его послужном списке) и отменного качества, а принадлежность вырос при этом, а уменьшился на глазах у людей России вынужден был и не смог уже выбраться до конца достойно быть упомянутым в почетном начале истории дороги.

(1825 — 1894) сделал фантастическую карьеру. Он в семье крепостного кустаря, затем помещику Бибикову, а закончил своим тайным советником, кавалером ордена, тело его было погребено в соб-

орудии, промышленявшему изготовлением оружия. Освоив к семнадцати годам нелегальную торговлю, он отвезен в Москву, где их родственники артелей каменотесов, обустроились подряжались делать набережные, подземных коммуникаций, выстилать железными дорогами. Юный Петр Губонин прошел у Яковлева подмастерья. Причем мало того, что он еще сумел настолько распорядиться, оставив ему в наследство инструменты и приспособления для работы, что было вооружить несколько сотен рабочих, и молодой владелец (тогда ему было 17 лет) отлично им распорядился. И еще в министерстве путей сообщения, в главе собственного дела, в поисках

свое предпринимательство стал поднимать каменные сооружения на шоссе. Успешно выполненная работа. Потом было еще много работы в том же за следующие полтора десятилетия

тия настолько вырос, что Петр Иванович, теперь уже купец первой гильдии, замахнулся на по-настоящему большое дело: попытался получить подряд на весь комплекс строительных работ железной дороги Орел — Витебск.

Поначалу правительственный комитет отклонил его притязания, решив вопрос в пользу другого претендента — англичанина Мартон Питто. И вот тут-то Губонин явил ту самую хватку, которая в скором времени поставила его в ряд самых удачливых дельцов молодого российского капитализма. Он поспешил скупить лес в полосе отчуждения будущей дороги и, не мешкая, превратил его в штабеля шпал, а отходы — в дрова. Лес на корню обошелся ему примерно по 1 руб. 60 коп. за кубическую сажень, а сажень дров он продавал в недалеком от этих мест Брянске уже по 18 руб. 50 коп. и в Москве по 48 руб. Конечно, надо было заплатить лесорубам, немало стоила и перевоз-



П.И. Губонин



В.Ф. Голубев

ка. Но видно даже невооруженным глазом, что все равно барыш получился отменный.

Так он зарабатывал на попутной продукции. Что же касается шпал, которые никуда возить не требовалось, — тут его дивиденды превысили 200 процентов!

К коммерческой хитрости добавилось еще и везение: англичанин от подряда в конце концов отказался, и Губонин получил-таки право строить дорогу и продавать те шпалы самому себе!

Когда Губонин стал уже, по выражению хорошо его знавшего С.Ю. Витте, одним из «маленьких железнодорожных королей», он «представлял собою толстопуза, русского простого мужика с большим здравым смыслом». «...С большим здравым смыслом, — еще раз подчеркивает в своих воспоминаниях бывший министр путей сообщения, — но почти без всякого образования».

Вот этот-то здравый смысл, действовавший верней экономических теорий, видимо, и помогал П.И. Губонину ловить удачу и всякую непредвиденную ситуацию поворачивать в свою пользу.

Как и любому российскому нуворишу, ему не чужд был кураж: он вкладывал немало денег в попечительство и благотворительность. Кстати, этот «толстогуз» пожертвовал 6025 рублей Институту инженеров путей сообщения на стипендию. И опять трезвый расчет: размер стипендии был 231 рубль — ровно такую сумму составляли проценты на этот капитал.

Но едва ли бескорыстная забота о благе отечества привела Петра Ионовича на Урал. Вполне освоивший механизм извлечения гарантированных барышей из тех льгот, которые предоставляло правительство строителям железных дорог, он и на этот раз замахивался на крупный куш. И в расчете на вынужденную доброжелательность казны не ошибся: правительство особо не упорствоvalo, компенсируя акционерам Уральской дороги сверхсметные затраты. Тем не менее общий итог оказался, как мы уже говорили, не в пользу прожженного



Станция Европейская

дельца. Петр Иванович мог обхитрить конкурентов или чиновников из железнодорожного ведомства, но перехитрить уральскую природу и ему было не дано.

В архиве Пермского отделения Свердловской железной дороги сохранился уникальный документ — чертеж профиля Уральской горнозаводской дороги. Бесконечно длинная полоса кальки с начерченным на ней графиком сложена гармошкой и заправлена в добротный переплет. Получилась как бы книга. На последней странице этой псевдокниги — подписи исполнителя, а также главного инженера стройки В.Ф. Голубева и главного технического инспектора М.Н. Измайлова.

Этот чертеж — наглядное свидетельство того, с каким тщанием готовился проект. Но одновременно он дает возможность очень предметно увидеть, какая технически сложная задача стояла перед строителями, которые первыми в Европе решились проложить рельсовый путь такой протяженности — на 65 верст длиннее Петербургско-Московской дороги! — через горную местность.

Сейчас, конечно, нет нужды под-
пытствия, прослеживая вершок за ве-
щающие цифры многократно публи-
емя ими.

Обратим для начала внимание на левом берегу Камы на о. тогда говорили, Балтийского моря. ла водораздел на отметке 114,11 с снижения, поднималась до самой И снова спуск, и снова подъем — на з того — почти непрерывный скат до К дорогу прокладывали уже по более

Рельсовый путь — не автомобильную дорожку проложишь. Однако по рельсам тем же путем нельзя иначе, как по косоуглу. И все же пути всей дороги составили кривые радиусом от двух третей протяженности — подвешенного. Строителям, кроме того, пришлось выемки длиной в общей сложности на основной линии достигали — 12 сажен. В пониженных местах — достигали — девятиэтажного дома! — достигали — чьих, оврагов, болотистых ложбин — длиной от 2,5 до 180 сажен, устроили — железных и чугунных. Особенно трудным оказалось пересечение трассы с рекой Чуром — из пяти копеек: на одном ее участке — длиной около 65 сажен — равных — на 669 верстах дороги пришлось — преодолевать 646 препятствий, по — технически по одному на каждую версту.

Главный инженер стройки В. С. [имя] всем протяжении дороги нет во-
легкими или обыкновенно встреча-

* * *

Указ императора Александра II приступить к строительству Урала 22 февраля 1874 года. В мае того же года было составлено постановление, направило в район будущей трассы экспедицию. Задачами ее были еще раз уточнить маршруты прохождения самых трудных участков, обследовать возможные варианты прохождения самых трудных участков. К.Н. Посыет, незадолго перед тем назначенный на должность начальника путей сообщения, считая предложенные варианты не удовлетворительными, все же 14 ноября 1874 года приступил к работам. Однако конец того и начала следующего года были все-таки ушли на уточнение маршрутов, на проведение маршрутных работ и на сборение сил. И только в начале 1875 года работы развернулись широким фронтом.

Вся 467-верстная трасса, сое-
гом, была разделена на три отдела
сино (на берегу Чусовой), от Камас

ну нуворишу, ему не чужд был кураж: опечительство и благотворительность. Отвечал 6025 рублей Институту инженерии. И опять трезвый расчет: раз — ровно такую сумму составляли про-

бота о благе отечества привела Петра изобретший механизм извлечения гаран- тов, которые предоставляло правитель- ство, он и на этот раз замахивался на вынужденную доброжелательность каз- ниско не упорствовало, компенсируя сверхсметные затраты. Тем не менее же говорили, не в пользу прожженного



против конкурентов или чиновников из- за перехитрить уральскую природу и

ения Свердловской железной дороги — чертеж профиля Уральской гор- ной длинная полоса кальки с начерчен- ной гармошкой и заправлена в добротный па- пер. На последней странице этой псев- до, а также главного инженера стройки черного инспектора М.Н. Измайлова. Свидетельство того, с каким тщанием он дает возможность очень пред- ставляющая сложная задача стояла перед стро- ителями: в Европе решили проложить рельсовый путь на 65 верст длиннее Петербургско-Мос- ковской местности.

Сейчас, конечно, нет нужды подсчитывать все естественные пре- пятствия, прослеживая вершок за вершком старинный график: обоб- щающие цифры многократно публиковались, мы просто воспользу- емся ими.

Обратим для начала внимание на перепады высот. Начиналась линия на левом берегу Камы на отметке 43 сажени над уровнем, как тогда говорили, Балтийского моря. Следуя на восток, она пересека- ла водораздел на отметке 114,11 сажени, потом, после некоторого снижения, поднималась до самой высокой точки — 220,63 сажени. И снова спуск, и снова подъем — на этот раз до 204,42 сажени. И после того — почти непрерывный скат до Кушвы. От Кушвы до Екатеринбурга дорогу прокладывали уже по более ровной местности.

Рельсовый путь — не автомобильный, его в виде серпантина не проложишь. Однако по рельсам тем более подняться на большую вы- соту нельзя иначе, как по кособоку. В результате около половины дли- ны всей дороги составили кривые радиусом не более 150 сажен, более двух третей протяженности — подъемы и уклоны на пределе допусти- мого. Строителям, кроме того, пришлось прорубить в сплошном скаль- ном грунте выемки длиной в общей сложности около 12 верст, причем глубина их на основной линии достигала пяти сажен, а на Луньевской ветви — 12 сажен. В пониженных местах таких же размеров — высота девятиэтажного дома! — достигали насыпи. Через множество рек, ру- чьев, оврагов, болотистых ложбин понадобилось возвести 316 мостов длиной от 2,5 до 180 сажен, устроить 329 водопропускных труб — ка- менных и чугунных. Особенно трудной оказалась Луньевская ветвь — от пересечения трассы с рекой Чусовой до Луньевских каменноуголь- ных копей: на одном ее участке пришлось даже пробивать тоннель длиной около 65 сажен — равных ему тогда не было в Европе. Всего на 669 верстах дороги пришлось с помощью инженерных сооружений преодолевать 646 препятствий, поставленных самой природой, — прак- тически по одному на каждую версту.

Главный инженер стройки В.Ф. Голубев свидетельствовал: «На всем протяжении дороги нет вовсе работ, которые можно назвать легкими или обыкновенно встречающимися на дорогах России».

* * *

Указ императора Александра Второго, которым было разрешено приступить к строительству Уральской железной дороги, датирован 22 февраля 1874 года. В мае того же года акционерное общество направило в район будущей трассы группу изыскателей, которые дол- жны были еще раз уточнить маршрут, предложив альтернативные ва- рианты прохождения самых трудных участков. Генерал-адъютант К.Н. Посыет, незадолго перед тем вступивший в должность министра путей сообщения, счел предложения изыскателей недостаточными, но все же 14 ноября 1874 года подписал распоряжение о начале работ. Однако конец того и первая половина следующего года еще все-таки ушли на уточнение маршрута, согласование договорных обя- зательств и собирание сил. И только во второй половине 1875 года работы развернулись широким фронтом.

Вся 467-верстная трасса, соединяющая Пермь с Екатеринбу- ром, была разделена на три отделения: от Перми до пристани Кама- синой (на берегу Чусовой), от Камасино до Кушвы (Гороблагодатской)

и от Кушвы до Екатеринбурга. Первое изобиловало водными преградами, второе создавало большие трудности перепадами высот и сложными геологическими условиями; более удобными для строителей местами проходила трасса третьего отделения. Так или иначе, практически вся вторая половина 1875 года ушла на прорубание просек и устройство временных дорог. В 1876 году на первый план вышли земляные работы и укладка колеи. Параллельно строились здания вокзалов и других дорожных служб, жилые дома, помещения для ремонта и обслуживания паровозов и вагонов...

* * *

Подогревать энтузиазм строителей громкими фразами об общественном долге и о светлом будущем тогда было не принято, так что, надо полагать, сама неординарность творческих задач, стоявших



Здание локомотивного депо в Екатеринбурге

перед руководителем стройки и его сподвижниками, побуждала их к работе с полной самоотдачей. Тем более что люди, руководившие сооружением Уральской горнозаводской дороги, представляли цвет инженерной мысли России.

Виктор Федорович Голубев (1841 — 1903) происходил из купеческой семьи, владевшей поместьем в Арзамасском уезде Нижегородской губернии; там же он и родился. В 1862 году он с блестящими результатами окончил Институт инженеров путей сообщения, его имя было высечено на мраморной доске в актовом зале института. В том же году семья его и он сам были произведены во дворянство.

Сперва молодой путеец служил на Нижегородской железной дороге инженером по тяге, потом отличился на сооружении Московско-Курской и Балтийской дорог, после чего три года занимал место управляющего Орловско-Витебской дороги. Там он, надо полагать, впервые встретился с П. И. Губониным. Петр Иванович, прослышав об инженерном таланте и распорядительности Голубева, предложил ему

РОЖДЕНИЕ УРАЛЬСКОЙ ГОРНОЗНА

занять пост главного инженера на польской железной дороге, к которой Голубев соблазнил железнодорожников составить товарищество на паях и вод. Замысел был реализован, ныне не предприятий — Брянский машиностроительный завод. Уже тогда стало быть, нет нужды гадать о том, чем же занимался в те годы пер-путьец из Центральной России в качестве ее главного технического

Сооружение Уральской дороги Голубева. Последующая жизнь В. благополучно, но уже не столь ярка: статского советника, став кавалером орденов и обладателем многих наград, он управлял несколькими предприятиями на Украине, тремя домами в Петербурге, а также конным заводом и имением. Новых его инженерных работ историкам не известно, а похоронен в своем имении в

* * *

С опытом строительства Орловских железных дорог прибыл на Урал и Б. В. Инженер, награжденный уже и «титулом» и «равнозначную службу» орденом. Видимому, на тех стройках, где он пришлось иметь дело с В. Ф. Голубевым.

На сооружении горнозаводского работ на труднейшем участке. И профиль, и геологические условия настолько сложными, что приходилось делать изыскания, уточнять маршруты, принимать решения. После успешного строительства, работавшие под руководством Института инженеров на учреждение ежегодной премии директора — «за лучший из проектов, выполненных учащимися института». Критерии ориентированные на стиль инженерной работы оказались настолько высокими, что премия не присуждалась никому, посмотрев положение.

* * *

На том же участке — от Чусовой **Базик**. Он лично обследовал Архара, испытывая большие трудности для строителей. Проверка прочности полотна после того, как по нему совершилось движение поездов. Базик ушел в обход опасных мест; на протяжении всего пути по изначально намеченной линии, а

Первое изобиловало водными преградами, трудности перепадами высот и сложными; более удобными для строителей своего отделения. Так или иначе, практический отдел. В 1875 году ушла на прорубание просек. В 1876 году на первый план вышли мели. Параллельно строились здания для рабочих, жилые дома, помещения для вагонов и вагонов...

строителей громкими фразами об будущем тогда было не принято, так важность творческих задач, стоявших



Екатеринбурге

его сподвижниками, побуждала их к. Тем более что люди, руководившие заводской дороги, представляли цвет

(1841 — 1903) происходил из купечества в Арзамасском уезде Нижегородской губернии. В 1862 году он с блестящими успехами окончил институт инженеров путей сообщения, его имя было в актовом зале института. В том же году произведен в дворянство.

работал на Нижегородской железной дороге. Он отличился на сооружении Московско-Нижегородской железной дороги. Там он, надо полагать, был начальником. Петр Иванович, прослышав об успешности Голубева, предложил ему

занять пост главного инженера на строительстве Лозово-Севастопольской железной дороги, к которому он собирался приступить. Но Голубев соблазнил железнодорожного магната встречной идеей — составить товарищество на паях и построить рельсопрокатный завод. Замысел был реализован, ныне это одно из крупнейших в стране предприятий — Брянский машиностроительный завод. Завод основан за два года до начала работ на трассе Уральской дороги, и, стало быть, нет нужды гадать о том, каким образом 34-летний инженер-путеец из Центральной России появился на уральской стройке в качестве ее главного технического руководителя.

Сооружение Уральской дороги стало звездным часом инженера Голубева. Последующая жизнь Виктора Федоровича складывалась благополучно, но уже не столь ярко. Достигнув чина действительного статского советника, став кавалером трех российских и двух иностранных орденов и обладателем многомиллионного состояния, он входил в правления нескольких предприятий и двух банков, владел имениями на Украине, тремя домами в Петербурге и одним в Ораниенбауме, а также конным заводом и имением на кавказском побережье. Но о новых его инженерных работах источники умалчивают. Умер он в Италии, а похоронен в своем имении в Киевской губернии.

* * *

С опытом строительства Орловско-Витебской и Балтийской железных дорог прибыл на Урал и **Борис Александрович Риппас** — инженер, награжденный уже к тому времени «за отлично-усердную и ревностную службу» орденом Св. Станислава 3-й степени. По видимому, на тех стройках, где он поработал прежде, ему уже приходилось иметь дело с В.Ф. Голубевым.

На сооружении горнозаводской дороги Риппас был начальником работ на труднейшем участке — от реки Чусовой до Кушвы. И профиль, и геологические условия местности оказались там настолько сложными, что приходилось постоянно вести дополнительные изыскания, уточнять маршрут, находить неординарные инженерные решения. После успешного завершения работ участники строительства, работавшие под началом инженера Б.А. Риппаса, пожертвовали Институту инженеров путей сообщения 3250 рублей на учреждение ежегодной премии имени своего бывшего руководителя — «за лучший из проектов, представленных на соискание оной учащимися института». Критерии оценки работ соискателей, ориентированные на стиль инженерного творчества номинанта, оказались настолько высокими, что в течение первых пяти лет премия не присуждалась никому, после чего пришлось все-таки пересмотреть положение.

* * *

На том же участке — от Чусовой до Кушвы — отличился и инженер **Базик**. Он лично обследовал Архиповские высоты, представлявшие большие трудности для строителей трассы и чреватые нарушениями прочности полотна после того, как строители уйдут и начнется регулярное движение поездов. Базику удалось найти более надежный путь в обход опасных мест; на протяжении 37 верст дорога проведена не по изначально намеченной линии, а по указанному им направлению.

* * *

С большим опытом работы на других магистралях России пришел на должность главного технического инспектора **М.Н. Измайлов**. Его обширные практические познания помогли предвидеть и заранее устранить ошибки и погрешности, выявленные при эксплуатации ранее построенных дорог.

Блестящие инженеры (мы здесь называли только некоторых) направляли труд огромной армии рядовых работников — число последних колебалось в разные годы от 20 до 30 тысяч. Их имена история, к сожалению, не сохранила. Как правило, это были крестьяне из центральных российских губерний, которых безземелье и голод погнали искать заработок в далекий и неведомый край. Так, в 1877 году на стройке трудилось 28 тысяч человек, основная их масса — 20 тысяч землекопов — были выходцами из Смоленской, Витебской и Рязанской губерний. Были тут также артели вологодских и вятских плотников, лесорубы, каменотесы и прочие мастеровые люди из других губерний. К перевозке рельсов, шпал, иных грузов привлекались крестьяне из окрестных уральских деревень со своими конными упряжками. Однако рабочих с уральских заводов принимать на стройку было запрещено: заводы и без того едва ли не агонизировали, отток рабочей силы мог их вовсе остановить.

Многие строители Уральской горнозаводской дороги уже имели некоторую практику на прокладке железных путей в европейской части России, однако особой квалификации от них и не требовалось. Основной объем работы составляло сооружение полотна. Лом, кирка, лопата, тачка, грабарка — чтоб управляться с этими орудиями труда, нужна была только физическая сила и некоторая сноровка.

Нормы устанавливались неподъемные. Например, человек, занятый на земляных работах, должен был за день выкопать не менее кубической сажени грунта (9,7 кубометра в нынешней системе мер!) и перевезти его на тачке на расстояние до 40-50 сажен. Справиться с такой нагрузкой могли немногие крепыши даже и на податливых равнинных землях центральных губерний — что ж тогда говорить об уральских каменных взгорьях? А платили за эту изматывающую работу сущие гроши — от 30 до 50 копеек в день. (Для сравнения: скромный обед в студенческой столовой Института инженеров путей сообщения стоил 35 копеек, а легкий завтрак или ужин — 10-15 копеек.) К тому же нищенский заработок строителей железной дороги еще и урезался беспощадными штрафами.

Жили в землянках или балаганах, которые сами же для себя сооружали: по прибытии на новое место им для того отводили один рабочий день. Ходили в отрепьях, повально болели, получали увечья и гибли в каменных завалах; доведенные до отчаяния, обращались с бесполезными жалобами к начальству, а то и бунтовали... Нет, «звериный оскал» молодого российского капитализма не был выдуман советскими историками: и скоропалительные капиталы нуворишей, и общественные богатства, знаменовавшие продвижение «лапотной» России в сторону мировой цивилизации, — как, например, эта вот дорога, проложенная на века через непроходимые дебри горного края, — создавались не из духовной субстанции «чувства хозяина» и работы «на себя», а из скудных жизненных сил многоты-

сячной обезличенной массы людей, сом жестокой эксплуатации.

Этот порядок воспринимался, может быть, и не так, как мы сейчас представляем себе — много просто не знали. И у бесчеловечные условия труда рабочие энтузиастов-инженеров, побуждаемые к подвигам во имя человеколюбия, рабочие по-прежнему выполняли их разную верстою продвигалась вперед...

* * *

27 февраля 1878 года по всему Уралу прошел первый рабочий поезда. Это была первая «на живую» линия (очень убогая, но живая).



Тоннель на 22-й версте

укреплялась, ее по частям предьявлялось. 19 августа открылось постоянное движение поездов от Кушвы до Пермь, пять дней спустя в Пермь до Чусовской (Камасино) и далее до Пермь (новому стилю) 1878 года постоянное движение поездов. Эту дату и принято считать днем рождения Свердловской железной дороги, а стало быть, и Свердловской области. Но еще целый год ушел на завершение строительства (202 версты), после чего дорога была передана в эксплуатацию. Дорогу передали в эксплуатацию ее долгая трудовая жизнь.

* * *

Что представляла собою первая половина трудовой жизни? Как уже сказано, протяженный маршрут начинался и заканчивался в

и на других магистралях России при-
технического инспектора **М.Н. Измай-**
кие познания помогли предвидеть и
грешности, выявленные при эксплуа-

здесь называли только некоторых) на-
рядовых работников — число после-
от 20 до 30 тысяч. Их имена история, к
правило, это были крестьяне из цент-
которых безземелье и голод погнали
неведомый край. Так, в 1877 году на
попек, основная их масса — 20 тысяч
из Смоленской, Витебской и Рязанс-
ртители вологодских и вятских плотни-
очные мастеровые люди из других гу-
шпал, иных грузов привлекались
их деревень со своими конными уп-
льских заводов принимать на стройку
того едва ли не агонизировали, отток
ановить.

ой горнозаводской дороги уже име-
ладке железных путей в европейской
алификации от них и не требовалось.
яло сооружение полотна. Лом, кирка,
управляться с этими орудиями труда,
сила и некоторая сноровка.

подъемные. Например, человек, заня-
кен был за день выкопать не менее
кубометра в нынешней системе мер!)
стояние до 40-50 сажен. Справиться
гие крепыши даже и на податливых
губерний — что ж тогда говорить об
платили за эту изматывающую рабо-
опеек в день. (Для сравнения: скром-
ой Института инженеров путей сооб-
й завтрак или ужин — 10-15 копеек.)
строителей железной дороги еще и
рами.

паганах, которые сами же для себя
ое место им для того отводили один
х, повально болели, получали увечья
веденные до отчаяния, обращались
ачальству, а то и бунтовали... Нет,
сийского капитализма не был выду-
скоропалительные капиталы нуво-
ства, знаменовавшие продвижение
ировой цивилизации, — как, напри-
ая на века через непроходимые деб-
не из духовной субстанции «чувства
из скудных жизненных сил многоты-

сячной обезличенной массы людей, выжимаемых без остатка прес-
сом жестокой эксплуатации.

Этот порядок воспринимался, однако, почти как норма в то вре-
мя — иного просто не знали. И у нас нет сведений о том, чтобы
бесчеловечные условия труда рабочих обратили на себя особое вни-
мание энтузиастов-инженеров, побудив их к каким-то экстраординар-
ным поступкам во имя человеколюбия. Инженеры делали свое дело,
рабочие посылно выполняли их распоряжения, и дорога верста за
верстою продвигалась вперед...

* * *

27 февраля 1878 года по всему маршруту от Перми до Екатерин-
бурга прошел первый рабочий поезд. В последующие месяцы сме-
танная «на живульку» линия (очень уж Губонин торопил) доводилась и



Тоннель на 22-й версте

укреплялась, ее по частям предъявляли правительственной комиссии.
19 августа открылось постоянное движение на участке от Екатерин-
бурга до Кушвы, пять дней спустя в эксплуатацию был сдан участок от
Перми до Чусовской (Камасино) и только 1 октября (13 октября по
новому стилю) 1878 года постоянное движение открылось по всей трас-
се. Эту дату и принято считать днем рождения Уральской горнозавод-
ской, а стало быть, и Свердловской железной дороги.

Но еще целый год ушел на завершение Луньевской ветви (про-
тяженностью 202 версты), после чего миссия строителей была пол-
ностью исчерпана. Дорогу передали в руки эксплуатационников, на-
чалась ее долгая трудовая жизнь.

* * *

Что представляла собою первая уральская железная дорога в
самом начале своей трудовой биографии?

Как уже сказано, протяженность ее была 669 верст. Главный
маршрут начинался и заканчивался станциями первого класса —

Пермь и Екатеринбург. Здесь были построены просторные кирпичные вокзалы, воспринимавшиеся современниками чуть ли не как дворцы, паровозные депо и вагонные «сараи», ремонтные мастерские. Станции Чусовская, Бисер и Нижний Тагил были отнесены ко второму классу; вокзалы здесь строились деревянные, однако тоже нарядные и удобные. А всего станций на дороге было 48. Еще было на линии 89 путейских казарм и 406 будок для обходчиков пути.

Одноколейный рельсовый путь по первоначальному замыслу должен был сооружаться только из отечественных материалов, однако Нижне-Салдинский завод Демидовых поставил их меньше трети от потребного количества, остальные же пришлось закупать в Англии и Бельгии. Мало того, из-за границы везли даже крепежные изделия — винты, болты, костыли. Надо отметить, что иностранное железо — осо-



Каменная выемка на 76-й версте

бенно рельсы! — было удручающе низкого качества. В первый же год эксплуатации дороги зафиксировано 109 поломок рельсов, и только в восьми случаях это произошло с рельсами уральской выделки. Не дожидаясь, когда подобные поломки приведут к серьезной аварии, негодную заморскую продукцию тут же начали снимать и отправлять на переплавку в Нижнюю Салду.

Для дороги, проложенной через горную местность, плохо подходили паровозы, работавшие тогда на других магистралях России. Акционеры заказали проект нового грузового локомотива конструкторам завода Кеслера в Эслингене (Германия). Там же были выпущены и первые образцы этой четырехосной машины с отдельным трехосным тендером. Впоследствии их стал производить Коломенский завод (серия «Б»), причем не только для Уральской, но и для других отечественных дорог. И еще в год открытия горнозаводской дороги Коломенский завод построил первый в мире четырехосный пассажирский паровоз серии «А» — они тоже были закуплены для уральской магистрали.

Закупать паровозы за границей у российских производителей, так что и паровозы, и локомотивы заграничного производства

А всего в первый год эксплуата-
варно-пассажирских четырехосных
осных маневровых паровозов и чуты
их обслуживания было построено 34
«сарая», большие — «главные» — ма-
штат из 362 человек и «малые» — ма-
гил и Веретье (последняя упразднена

Грузы (а в основном это были сырьевые продукты промышленности) перевозились либо «малой» (120 верст и двое суток в пути) либо «большой» (240 верст и двое суток в пути). Были двухосные, грузоподъемностью до 10 тысяч пудов, бывало в среднем 24. Однако вагоны, в которых шел средний вес грузового поезда, судя по документам, не шал 9050 пудов. На наиболее сложном участке движения грузового поезда была в пределах 120 верст. Поезда «разгонялись» до десяти верст в час. До Екатеринбурга (с учетом остановки в Челябинске) желавших совершить это путешествие было не так много, поэтому возможность это сделать была не так велика. Поезда в ту и другую сторону ходили по расписанию, ежедневно пропускались три-четыре поезда.

Не следует, однако, эти скромные сегодняшние технические достижения Уральской горнозаводской дороге из технической культуры. Строгая правда в акте приемки, что «по своей малейших частностях, при крайне трудных и климатических условиях Уральская дорога может быть признана образцом такого же рода и при подобных же

А газета «Екатеринбургская не-
ности: «Бывавшие на многих друго-
Уральской, как об одной из лучших».

Объективность столь высоких оценок подтверждается данными из многих других источников.

были построены просторные кир-
вавшиеся современниками чуть ли не
и вагонные «сараи», ремонтные мас-
Бисер и Нижний Тагил были отнесе-
здесь строились деревянные, одна-
А всего станций на дороге было 48.
их казарм и 406 будок для обходчи-

путь по первоначальному замыслу дол-
из отечественных материалов, однако
идовых поставил их меньше трети от
ные же пришлось закупать в Англии и
ицы везли даже крепежные изделия —
метить, что иностранное железо — осо-



те
ще низкого качества. В первый же год
овано 109 поломок рельсов, и только
по с рельсами уральской выделки. Не
ломки приведут к серьезной аварии,
о тут же начали снимать и отправлять
у.

через горную местность, плохо подхо-
гда на других магистралях России. Ак-
го грузового локомотива конструкто-
е (Германия). Там же были выпущены
хосной машины с отдельным треххос-
х стал производить Коломенский за-
лько для Уральской, но и для других
год открытия горнозаводской дороги
первый в мире четыреххосный пасса-
они тоже были закуплены для уральс-

Закупать паровозы за границей было все еще дешевле, чем у рос-
сийских производителей, так что и на трассе Пермь — Екатеринбург
локомотивы заграничного производства количественно преобладали.

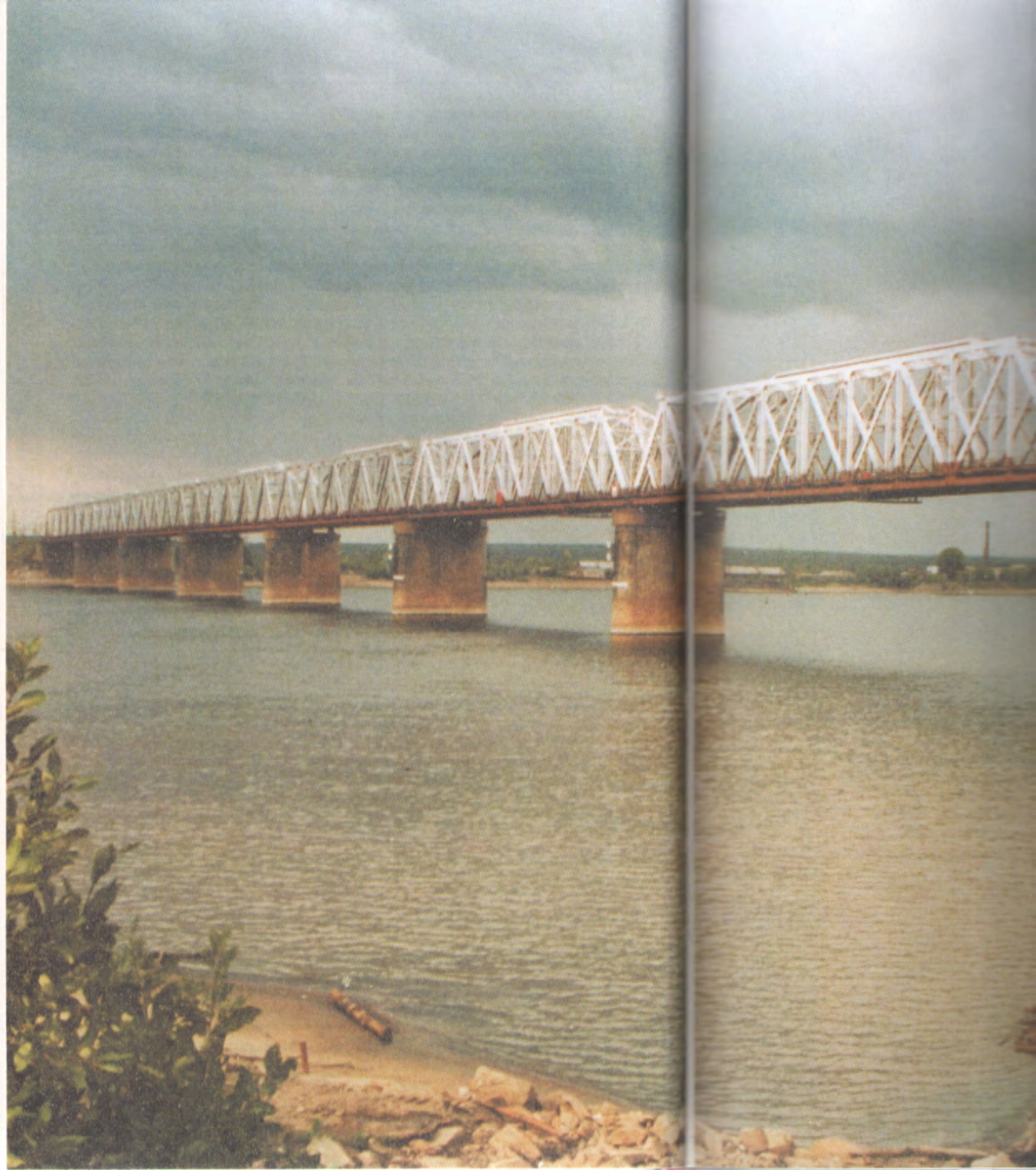
А всего в первый год эксплуатации на дороге работало 16 то-
варно-пассажирских четыреххосных, 68 товарных четыреххосных и 7 трех-
хосных маневровых паровозов и чуть больше двух тысяч вагонов. Для
их обслуживания было построено 14 паровозных депо, три вагонных
«сарая», большие — «главные» — мастерские в Перми (четыре цеха,
штат из 362 человек) и «малые» мастерские на станциях Нижний Та-
гил и Веретье (последняя упразднена).

Грузы (а в основном это были сырье и продукция горнозаводской
промышленности) перевозились либо «большой» (250 верст в сутки),
либо «малой» (120 верст и двое суток на выгрузку) скоростью. Вагоны
были двуххосные, грузоподъемностью 1000 пудов; в составе поезда их
бывало в среднем 24. Однако вагоны, видимо, ходили с недогрузом, ибо
средний вес грузового поезда, судя по отчетам того времени, не превы-
шал 9050 пудов. На наиболее сложных участках трассы скорость движе-
ния грузового поезда была в пределах 5-6 верст в час, пассажирские же
поезда «разгонялись» до десяти верст и проходили расстояние от Пер-
ми до Екатеринбурга (с учетом остановок) ровно за сутки. Надо пола-
гать, желающих совершить это путешествие (тем более имеющих фи-
нансовую возможность это сделать) было немного, ибо пассажирские
поезда в ту и другую сторону ходили один раз в сутки. И еще по линии
ежесуточно пропускались три-четыре пары грузовых поездов.

Не следует, однако, эти скромные цифры оценивать мерками
сегодняшних технических достижений. Современники отзывались об
Уральской горнозаводской дороге как о предприятии очень высокой
технической культуры. Строгая правительственная комиссия записа-
ла в акте приемки, что «по своей рациональности и законченности в
малейших частностях, при крайне трудных топографических, геологи-
ческих и климатических условиях Уральская горнозаводская железн-
ная дорога может быть признана образцом для будущих сооружений
такого же рода и при подобных же местных условиях».

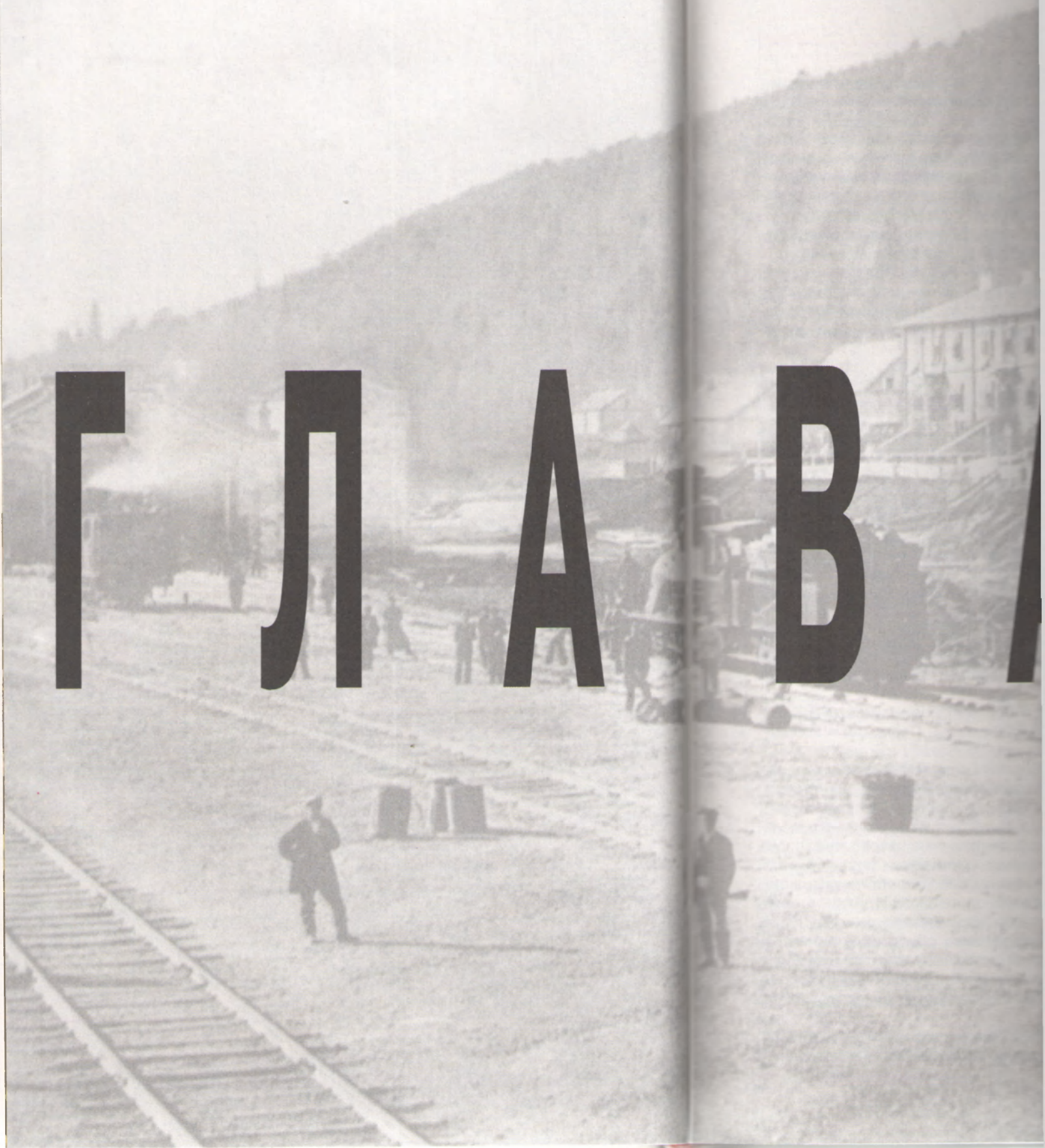
А газета «Екатеринбургская неделя» выразила мнение обществен-
ности: «Бывавшие на многих других русских дорогах отзываются об
Уральской, как об одной из лучших».

Объективность столь высоких оценок подтверждается мнениями
из многих других источников.

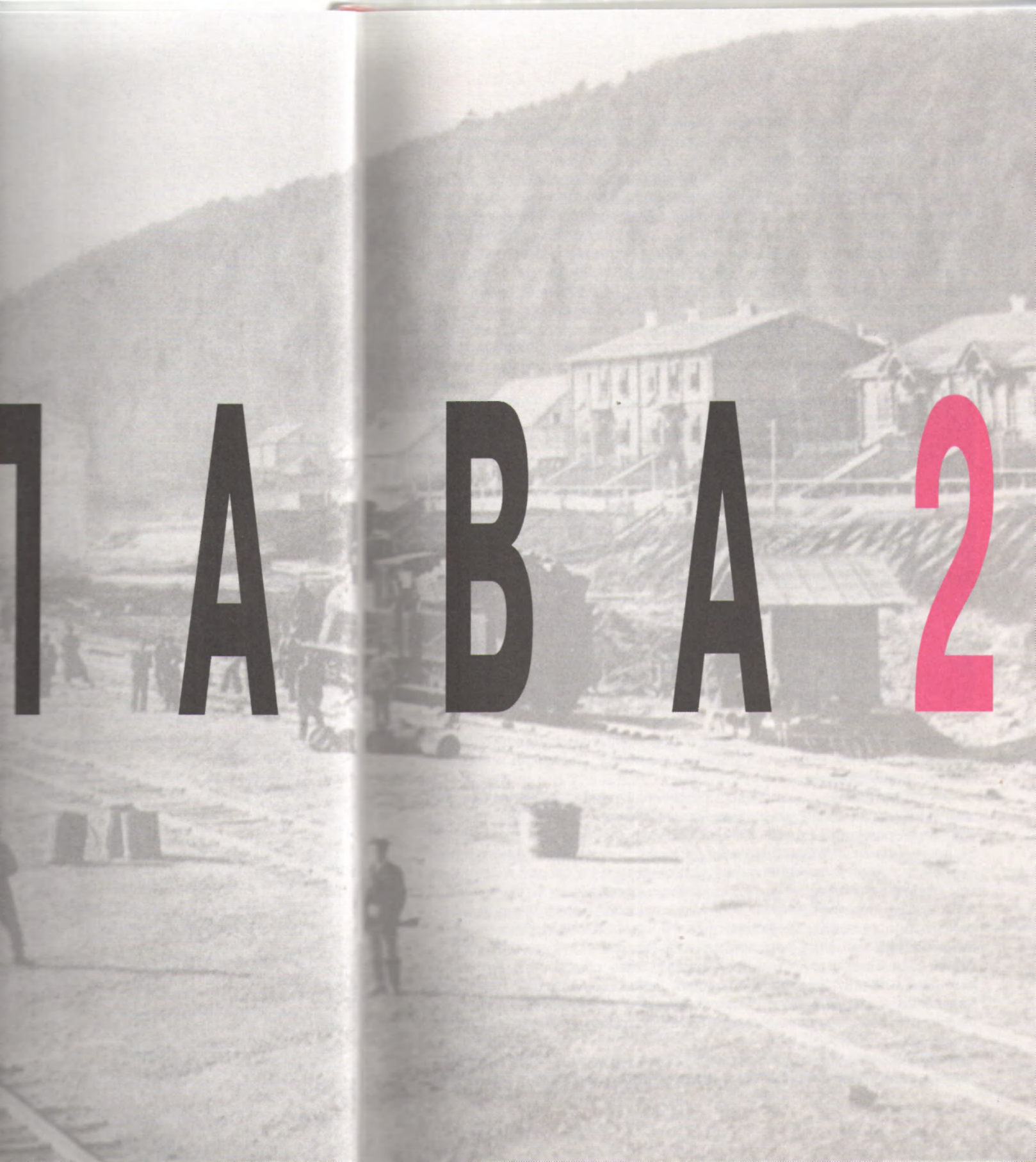




ГЛАВА



ТАБА 2



Один из первых историков Уральской дороги, А.А. Неопиханов, высказался так: к другим российским дорогам привыкали — эту освоили сразу.

Действительно, дорога начала работать на уральскую промышленность сразу же, как только правительственная комиссия признала строительство законченным. Буквально с первых дней эксплуатации по новому транспортному каналу на заводы Невьянска, Рудянки, Екатеринбурга, Ревды пошла отличная высокогорская руда из Нижнего Тагила. Чуть позже ее приспособились возить и в Чермоз, перегружая на камские баржи на прибрежной станции Левшино.

Железной дорогой стали пользоваться и для перевозки чугуна на передельные заводы, тоже порой включая в маршрут водные этапы: из Кушвинского завода на Мотовилихинский, из Пашийского и Бисерского — на Чусовской, из Билимбаевского, опять-таки через

ИЗ ЕВРОПЫ В СИБИРЬ

Левшино, — на Добрянский завод и т.д. Из Кушвы и Верхней Туры чугун отправлялся также на Камско-Воткинский, Пермский и Ижевский казенные заводы.

С постройкой железной дороги связано развитие угледобывающей промышленности на Урале. Промышленные залежи каменного угля были разведаны здесь раньше, однако они находились вдалеке от потенциальных потребителей, да и не был еще технологически освоен этот вид топлива, вот они практически и не разрабатывались. Тем не менее географическое положение крупнейших угольных месторождений все же было так или иначе учтено разработчиками конкурирующих проектов рельсовой дороги, особенно И.И. Любимовым. Ясно обозначившаяся перспектива перехода металлургии Урала, а также самой дороги на минеральное топливо обусловила принятие решения о строительстве Луньевской ветви — к шахтам Луньевки, Кизела и Губахи. И стоило лишь начать вести дорогу в этом направлении, как добыча угля в Кизеловском бассейне начала расти не на проценты, а «в разы».

Правда, расчеты уральских углепромышленников на первых порах оправдались лишь частично: переход на непривычный вид топлива тянул

за собой целую цепочку технологических затрат, на которые владельцы пошли: кто просто боялся риска, а у кого — нехватка денег. Но все же каменный уголь мало-помалу вытеснил дрова. В Нижнем Тагиле, Александровском, Нижнем Каме стали разогревать паровые котлы, не только в металлургических, но и в текстильных, химических, пищевых, соляных промыслах Прикамья — выплавка чугуна перешла на кокс. Камское речное пароходство, основанное в 1864 году промышленниками Екатеринбурга, Челябинска и Пермского уезда, начало перевозить уголь по Каме.

Однако главные потребители топлива не спешили менять ориентиры: в черную металлургию его вводить (в качестве топлива для доменных печей) едва ли не один лишь П.П. Давыдов. На Уральской дороге его начали сжигать только в 1890-е годы.



Общий вид станции Чусовской

А вот на что Уральская дорога оказала положительное воздействие, так это на развитие торговли. Прежде многим предприятиям было трудно везти грузы в Сибирь, особенно в год по мелководным горным рекам. Можно только представить себе, какое содержание пристаней, на строительстве которых не возвращались (между тем каждая копейка оплаты труда целой армии сплавщиков была связана с риском!). А тут — грузы в вагон или на баржу, и везти все же можно было не так дорого. Но зато уж по полноводной Каме, а также по прибрежному пункту обширного Волжского бассейна — на протяжении всей навигации. По Каме перевозок готовой продукции было много, и это было большим ожиданием.

Железная дорога стимулировала развитие камской промышленности, товарооборот, а также торговлю.

Уральской дороги, А.А. Неопиханов, и российским дорогам привыкали —

начала работать на уральскую промыш-
ленную. Буквально с первых дней эк-
спертному каналу на заводы Невьянска,
пошла отличная высокогорская руда
и приспособились возить и в Чермоз,
на прибрежной станции Левшино.
использоваться и для перевозки чугуна
иной включая в маршрут водные эта-
Мотовилихинский, из Пашийского и
Билимбаевского, опять-таки через

и т.д. Из Кушвы и Верхней Туры
Воткинский, Пермский и Ижевс-

роги связано развитие угледобываю-
щих. Промышленные залежи каменного
угля, однако они находились вдалеке
и, да и не был еще технологически
и практически и не разрабатывались.
положение крупнейших угольных мес-
тин иначе учтено разработчиками кон-
кретной дороги, особенно И.И. Любимовым.
связи перехода металлургии Урала, а
важное топливо обусловила принятие
европейской ветви — к шахтам Луньевки,
и начать вести дорогу в этом направ-
лении бассейне начала расти не на

углепромышленников на первых порах
и на непривычный вид топлива тянул

за собой целую цепочку технологических новшеств и требовал нема-
лых затрат, на которые владельцы угасающих заводов не решались
пойти: кто просто боялся риска, а у кого не было необходимых денег.
Но все же каменный уголь мало-помалу пошел в дело: на Пермских
пушечных, Александровском, Нижне- и Верхне-Салдинском заводах им
стали разогревать паровые котлы, на Выйском — выплавлять медь, на
соляных промыслах Прикамья — выпаривать рассол. На каменный уголь
перешло Камское речное пароходство, его для разных нужд покупали
промышленники Екатеринбурга, Челябинска, Зауралья, Казани.

Однако главные потребители дров и древесного угля не спеша
меняли ориентиры: в черную металлургию его осторожно пытался
внедрить (в качестве топлива для пудлинговых и мартеновских пе-
чей) едва ли не один лишь П.П. Демидов, и в паровозных топках на
Уральской дороге его начали сжигать лишь с середины 90-х годов.



Общий вид станции Чусовской

А вот на что Уральская дорога оказала особенно ошутимое по-
ложительное воздействие, так это на сбыт горнозаводской продук-
ции. Прежде многим предприятиям удавалось сплавлять ее лишь раз
в году по мелководным горным речкам во время весеннего паводка.
Можно только представить себе, каких это требовало расходов: на
содержание пристаней, на строительство барок, которые назад уже
не возвращались (между тем каждая обходилась в 600 рублей), на
оплату труда целой армии сплавщиков... И с каким риском это было
связано! А тут — грузы в вагон или на платформу и вези. Правда,
везти все же можно было не так далеко — обычно до камской при-
стани. Но зато уж по полноводной и спокойной Каме — в любой
прибрежный пункт обширного Волжско-Камского бассейна, притом
на протяжении всей навигации. Показатели, отражающие рост объе-
ма перевозок готовой продукции, превзошли самые оптимистиче-
ские ожидания.

Железная дорога стимулировала также развитие на Урале му-
комольной промышленности, товарного сельскохозяйственного про-

изводства и других хозяйственных начинаний. Даже содовый завод И.И. Любимова в Березниках стал строиться, когда в эти места пришла железная дорога.

Разумеется, увеличился и приток грузов на Урал. Улучшилось, в частности, продовольственное снабжение промышленного края. Облегчилось передвижение деловых людей, расширились возможности миграции рабочей силы.

Дорога подтолкнула к росту города, оказавшиеся в сфере ее притяжения. Неоспоримое и многогранное влияние оказала она на главные экономические и культурные центры края — Пермь и Екатеринбург. Что же касается ряда городов поменьше — таких, как Усолье, Кизел, Губаха, Левшино, Кушва, Нижний Тагил, — они своим нынешним промышленным и культурным потенциалом обязаны прежде всего железной дороге.

А некоторые другие города именно железной дорогой и рождены: Верецагино, Богданович, Чусовой...

Города **Чусового** не было совсем, когда рельсовый путь начал строиться. Было село Камасино на крутом берегу знаменитой уральской реки, а при нем пристань.

Но проектировщикам горнозаводской дороги место показалось удобным, чтобы именно здесь пересечь Чусовую и отсюда же повести ветвь к луньевским углям и усольским солеварням. Железнодорожный узел удачно расположился едва ли не на полпути от Перми до Кушвы — самое время дозаправиться топливом, водой, осмотреть ходовую часть локомотива и вагонов. Мало того, станция обосновалась при одной из главных уральских водных трасс (к тому же близ этого места в Чусовую впадают еще Усьва и Вильва — речки поменьше, но и они тоже во время паводка использовались для сплава). При сочетании таких условий просто нелегко было не устроить тут всякого рода эксплуатационные, ремонтные, погрузочно-разгрузочные службы и сооружения. Так рядом со старинным селом возник железнодорожный поселок.

А возле поселка, как водится на Урале, обнаружилась железная руда. Не будь дороги — хозяйственные руки до нее, вероятно, дошли бы не скоро. Но лишь только пошли поезда — и вот уже французские предприниматели выхлопотали у российских властей разрешение поставить неподалеку от станции чугуноплавильный и железоделательный завод...

Второй мощный толчок к развитию поселение получило примерно полвека спустя тоже от железной дороги. 23 августа 1933 года от станции Чусовской ушел по Луньевской ветви первый на Урале поезд на электрической тяге. Это было событие далеко не локального значения. За пределами Урала к тому времени работало только три коротких — по существу, экспериментальных — электрифицированных участка: один под Москвой и два на Кавказе. Линия Чусовская — Кизел не только превосходила их — вместе взятые — протяженностью, но и решала недостижимую старыми средствами народнохозяйственную задачу, намного увеличив пропускную способность перегруженного участка дороги. Так что не будет преувеличением сказать: с этого момента начиналось техническое перевооружение всей железнодорожной сети страны. При этом именно Чусовской

узел, оказавшийся в эпицентре строительства, выполнял дополнительные функции, что и способствовало развитию станции. В том же 1933 году поселок получил статус города.

А потом пришла великая война. Она изменила жизнь города. Но и тогда не прервала развитие. В первые же месяцы с началом войны поезда доставляли сюда, в глубокий тыл, оборудование Днепропетровского завода, оборудование ждановского завода. Первые же месяцы превратился в крупный центр оборонной продукции, а город временно и городом металлургов.

Есть такая закономерность: в каждом городе определенного количественного размера протекает определенная жизнь. Она уже сложилась к тому времени, когда дорога, река — город становится более сложной внутренней организацией общественной жизни. Такого рода города находятся на отметке около 50 тысяч жителей.

Сегодня население Чусового — около 50 тысяч. Теперь это один из тех ключевых городов, которые стоят перед Отечеством.

В начале века в здешнем городке жил писатель Саша Гриневский — будущий писатель Григорий Грин. Тридцать лет спустя он описал в своей «Автобиографической повести» жизнь в Чусовом, котлов, возня с тяжелыми досками, поворотный круг, — словом, металлургическим образом две недели и заработок. Искать счастья на прииски графа Шереметьева.

А сорока шестью годами позже в вагонном депо станции Чусовской родился писатель — почти в таком же юном возрасте, с таким же опытом — Виктор Пелевин.

А спустя еще полвека широко известный писатель Курбатов, тоже в юности переехавший в Чусовой, благодаря благосклонности муз к этим местам оказался урожаем на писателей. Никита Курбатов и Грина, но и своих, здесь родились. Их вышел, пожалуй, десяток во главе с известным В.П. Астафьевым.

Чусовой помнит о писателях. В Чусовой есть музей В.П. Астафьева, посвященный его творчеству, даря энтузиазму и настойчивости писателя, а сейчас уже перерастающий в «литературный музей писательского села».

Но дело, конечно, не только в судьбе писателей, но в том, что родились здесь, на этой земле, не в том, что земляки, а в том, что городу эта па-

ных начинаний. Даже содовый завод стал строиться, когда в эти места при-

приток грузов на Урал. Улучшилось, в снабжение промышленного края. Об- людей, расширились возможности

сту города, оказавшиеся в сфере ее многогранное влияние оказала она на турные центры края — Пермь и Екате- городов поменьше — таких, как Усолье, Нижний Тагил, — они своим нынешним потенциалом обязаны прежде всего

а именно железной дорогой и рожде- усовой...

совсем, когда рельсовый путь начи- асисто на крутом берегу знаменитой станы.

заводской дороги место показалось пересечь Чусовую и отсюда же повес- усольским солеварням. Железнодоро- едла ли не на полпути от Перми авиться топливом, водой, осмотреть агонов. Мало того, станция обоснова- альских водных трасс (к тому же близ е еще Усьва и Вильва — речки помень- адка использовались для сплава). При то немислимо было не устроить тут в, ремонтные, погрузочно-разгрузоч- с рядом со старинным селом возник

ся на Урале, обнаружилась железная твенные руки до нее, вероятно, дошли шли поезда — и вот уже французские у российских властей разрешение по- нугуноплавильный и железоделатель-

звитию поселение получило примерно ной дороги. 23 августа 1933 года от ньевской ветви первый на Урале по- было событие далеко не локального к тому времени работало только три риментальных — электрифицирован- и два на Кавказе. Линия Чусовская — их — вместе взятые — протяженнос- ую старыми средствами народнохо- величив пропускную способность пе- Так что не будет преувеличением налось техническое перевооружение траны. При этом именно Чусовской

узел, оказавшийся в эпицентре событий, принял на себя сложные дополнительные функции, что и стало причиной дальнейшего развития станции. В том же 1933 году разросшийся пристанционный поселок получил статус города.

А потом пришла великая война. И снова судьбу молодого города направила железная дорога, уже в третий раз подтолкнув его к развитию. В первые же месяцы с начала боевых действий грузовые поезда доставили сюда, в глубокий тыл, на территорию старого металлургического завода, оборудование из Енакиева, Керчи, Липецка, Днепропетровска, ждановского завода «Азовсталь». Завод в считанные месяцы превратился в крупнейшего производителя металлоемкой оборонной продукции, а город железнодорожников стал одновременно и городом металлургов.

Есть такая закономерность: когда население города достигает определенного количественного рубежа — качественно меняется и протекающая в нем жизнь. Она уже не привязана так жестко к заводу, дороге, реке — город становится саморегулируемым организмом с более сложной внутренней организацией и более развитыми структурами общественной жизни. Такой рубеж, по мнению социологов, находится на отметке около 50 тысяч жителей.

Сегодня население Чусового — 58 тысяч.

Теперь это один из тех ключей, где берут начало родники жизни. У него уже есть своя память, своя слава, свои — и немалые — заслуги перед Отечеством.

В начале века в здешнем паровозном депо работал двадцатилетний Саша Гриневский — будущий писатель-романтик Александр Грин. Тридцать лет спустя он описал этот изнурительный труд в своей «Автобиографической повести»: «Переноска всяких тяжестей, рельсов, котлов, возня с тяжелыми домкратами, толкание паровозов на поворотный круг, — словом, металл, металл и металл». Поработав таким образом две недели и заработав четыре рубля, Грин отправился искать счастья на прииски графа Шувалова...

А сорока шестью годами позже опять-таки при железной дороге, в вагонном депо станции Чусовской, обосновался еще один будущий писатель — почти в таком же юном возрасте, но уже с тяжким грузом фронтового опыта — Виктор Петрович Астафьев. Здесь он и писателем стал.

А спустя еще полвека широко известный в России критик Валентин Курбатов, тоже в юности здесь живший, отмечал особую благосклонность муз к этим местам: «...Этот небольшой городок оказался урожаем на писателей. Не только прохожих, вроде Каменского и Грина, но и своих, здесь родившихся или живших подолгу. Их вышел, пожалуй, десяток во главе с первенственным и всесветным В.П. Астафьевым».

Чусовой помнит о писателях-земляках: здесь есть памятник А.С. Грину и музей В.П. Астафьева, учрежденный не так давно благодаря энтузиазму и настойчивости местного просветителя Л.Д. Постникова, а сейчас уже перерастающий в интересно задуманный им же «литературный музей писательских судеб».

Но дело, конечно, не только в загадочном литературном плодородии здешней земли, не в том, что чусовляне помнят о писателях-земляках, а в том, что городу эта память нужна, она составляет часть