

# АЛЕКСЕЙ ВУЛЬФОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА  
ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

**ТРАССИБ — ЭТО ПРОСВЕТИТЕЛЬСКАЯ  
АКЦИЯ ГОСУДАРСТВА, МИССИЯ  
ГРАМОТНОСТИ, ВЕРЫ И КУЛЬТУРЫ**

О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВЕЛИКОГО СИБИРСКОГО ПУТИ, ИЛИ ТРАССИБА, ИСТОРИКАМИ НАПИСАНА НЕ ОДНА КНИГА, А ПОТОМУ ЕДВА ЛИ СТОИТ ПОВТОРЯТЬ ЗА НИМИ ОСНОВНЫЕ ВЕХИ ЭТОГО УНИКАЛЬНОГО СООРУЖЕНИЯ (НЕ ПОЛУЧАЕТСЯ ЕГО НАЗВАТЬ ОБТЕКАЕМЫМ СЛОВОМ «ПРОЕКТ»), ПРЕДЛАГАЯ «ПРОБЕЖАТЬСЯ» ПО ХРОНОЛОГИИ СОБЫТИЙ. ВМЕСТЕ С НАШИМ СОБЕСЕДНИКОМ АЛЕКСЕЕМ ВУЛЬФОВЫМ, ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ОБЩЕСТВА ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПИСАТЕЛЕМ И ИСТОРИКОМ, ПРЕДЛАГАЕМ ИЗ ВЕКА ДВАДЦАТЬ ПЕРВОГО ПОСМОТРЕТЬ НА МАСШТАБЫ И ЛЮДЕЙ ТОГО ВРЕМЕНИ И ОЦЕНИТЬ ИСТОРИЧЕСКУЮ СМЕЛОСТЬ И ПРОЗОРЛИВОСТЬ, БЛАГОДАРИЯ КОТОРЫМ БЫЛИ РЕАЛИЗОВАНЫ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ РОССИИ.

## СОЗДАНИЕ ЦЕННОСТЕЙ

— Алексей Борисович, давайте начнем с довольно очевидного вопроса, без которого в такой теме не обойтись: каковы были ключевые причины строительства Транссиба?

— Для начала мы должны понять, что Россия до строительства Великого Сибирского пути — лишь формально объединенное государство. На карте все было, но фактически сколько-нибудь надежной транспортной связи между огромными пространствами не существовало. Был путь из Санкт-Петербурга на Кяхту\*, но о состоянии дорог за Уралом можно прочесть у Чехова в его описании поездок на остров Сахалин. Проехать во Владивосток было проще морем, чем сухим путем двигаться, как Чехов, через всю Россию, пересекая при этом восемь огромных рек — не было же мостов! — по исключительно суровому климату.

Письмо во Владивосток в некоторых случаях могло идти год, до изобретения радио новости узнавали бог знает когда. Страна вроде была единой, но фактически — нет.

Поэтому еще в 1837 году инженером Богдановым была высказана мысль о необходимости сооружения железной дороги между Петербургом и Сибирью.

При этом, когда начали развиваться экономические отношения, потребовавшие новых рынков, новых полезных ископаемых, вспомнили известную фразу Михаила Ломоносова о том, что «богатство России будет прирастать Сибирью», и уже в 80-е годы XIX века о строительстве железной дороги стали говорить всерьез.

— Говорить о строительстве и построить — «немного» разные вещи.

— Именно! На 70% своей протяженности дорога проходит в исключительно тя-

\*Кяхта — сейчас город районного значения в Бурятии, ранее же, построенный по приказу Петра I, был воротами в Азию: здесь находился пограничный пункт на Великом чайном пути.

желых географических условиях. Мало захотеть построить — нужно суметь это сделать.

Россия к началу 90-х годов XIX века набралась финансовых сил, чтобы пуститься в эту самую настоящую авантюру: у правительства в начале строительства было на это что-то около миллиона рублей. Кстати, в начале XX века случилась довольно знаменитая история, когда общественность и журналисты стали интересоваться, почему Транссиб оказался втрое дороже сметы: вместо 300 миллионов заплатили более миллиарда. На что тогдашний министр финансов Сергей Витте спросил: «Господа, Великий Сибирский путь нужен России?» Ему ответили безусловным согласием, а Витте продолжил: «Ну, а о чем мы тогда сейчас говорим?»

Его ответ я считаю совершенно правильным: не человек для денег, а деньги для человека.

Что еще нужно заметить. Витте не просто поддержал Александра III в строительстве Транссиба — он обеспечил это финансово. Каким образом? Была проведена реформа винных откупов, укрепление золотого рубля, а главное — он провел тарифную реформу, в результате которой железные дороги в 1895 году впервые принесли государству прибыль, а не убыток. Так появился дополнительный источник финансирования, а потому можно говорить, что да, была авантюра, но все-таки подготовленная.

В 1880-х годах геология достигла больших успехов, и о том, какие богатства есть в Сибири, все прекрасно знали. И как говорил первый министр путей сообщения Павел Мельников, «нет никакого сомнения, что в пространной стране, лишенной сообщения, как Россия, железные дороги призваны не только возвысить ценности, как в государствах Европы, а создать их». Это была главная цель и первой русской магистрали, и Великого Сибирского пути — создать ценности.

Все уже понимали, что современную экономику не обеспечить и не создать без надежного транспортного сообщения: гужевым путем наладить сообщение между двумя половинами России совершенно невозможно. Речь шла об экономическом развитии государства в глобальных масштабах.

## ЧУДЕСА И ИСТОРИЧЕСКАЯ ПРОЗОРЛИВОСТЬ

— Таким образом, строительство Транссиба — проект геополитический?

— Безусловно, ведь создавался прямой путь в Азию. Это сам по себе уникальный инженерный проект — 9 288 километров от Ярославского вокзала о чем-то да говорят! Но тут важно,

**ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПРИЗВАНЫ  
НЕ ТОЛЬКО ВОЗВЫСИТЬ  
ЦЕННОСТИ, А СОЗДАТЬ ИХ**

что с чем он соединяет — Европу и Азию, а не просто две половины России.

И сейчас, когда мы видим масштабы перевозок в Китай и на Восток в целом, можно понять, какой прозорливостью обладали наши предки, соорудив дорогу с минимумом финансовых средств на начале строительства. Какую нужно иметь историческую осведомленность, приведшую к такой прозорливости, чтобы пуститься в такую стройку!

Прибыли от строительства Транссиба начались совсем не сразу. Великий Сибирский путь на части своей протяженности некоторое время после постройки не был востребованным. То есть как невостребованный? Исчерпавший свои перевозочные возможности — дорога была построена по облегченному способу в целях экономии средств, тяжелые и частые поезда по ней не пропустить. А потому часть историков называют два периода строительства Транссиба. Первый — это 1881–1904 годы, второй — 1907–1916, когда началась капитальная реконструкция, с укладкой вторых путей, а в районе нынешних Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорог так вообще строительство новой линии, параллельной существующей, потому что первая не позволяла по крутым подъемам везти тяжелые поезда.

Только в 1916 году был закончен Амурский участок, когда по политическим причинам после Русско-японской войны возить грузы по КВЖД\* уже было невозможно.

\*КВЖД — Китайско-Восточная железная дорога, до 1917 года — Маньчжурская.

Был построен участок в обход Китая — Амурская железная дорога. Это была грандиозная стройка, беспримерная по тем трудностям, которые преодолели люди, ведь есть участки, идущие по вечной мерзлоте!

— При том уровне технического развития все это похоже на чудеса.

— Так и есть: у людей было глубокое понимание того, что они делают — они строят будущее, они соединяют Россию, не просто так Александр III называл строительство Транссиба «Великим народным делом». Представьте: идет Русско-японская война, труднейшие времена, а людям не лень облицовывать порталы и выводить «К великому океану!».

Посудите сами. Кругобайкальская дорога — 90 километров по сплошной отвесной скале, падающей в Байкал. На ней нет никаких уступов и ровных мест, только 600-метровая скала, спускающаяся отвесно в озеро.

И в такой скале нужно было выбить, буквально выгрызть площадку для укладки двух путей — и так 90 километров взрывных работ, чтобы создать ровное место и 39 (!) туннелей, из которых один длиной около 800 метров. Это было построено за два года! И в 1904 году министр путей сообщения Михаил Хилков вбил символический костыль и соединил Транссиб воедино, а значит и Россию, «золотой пряжкой», как ее называли. А почему золотой? Потому что строительство было невероятно дорогим: 100 верст пути обходились в 226 тысяч рублей, в то время как в среднем верста железной дороги стоила тогда от 30 до 60 тысяч.

Но и значение, стратегическую важность всего Великого Сибирского пути невозможно переоценить: как она выручала в период Русско-японской войны, во время Первой мировой и позднее, в Великую Отечественную! Есть и другие примеры, «попроще»: после сооружения Транссиба на Алтае невероятно выросло маслоделие — заводов стало не полсотни, а более тысячи! У людей появилась возможность вывозить, реализовывать свою продукцию, а это уже другая жизнь, другая экономика.

## НАГРАДА ОТ ЭЙФЕЛЯ

— Алексей Борисович, предлагаю поговорить о людях. Вот есть дорога, ею нужно управлять...

— Нет, давайте начнем раньше: вот дороги нет. Дорога должна пройти где по мерзлоте, где в сплошных скалах, где пересечь восемь огромных рек в местах с колоссальными паводками, обрушением берегов, заболачиванием и подтоплениями. Так вот нужно вначале пройти всю эту магистраль пешком, от Челябинска и до Владивостока, разведать трассу будущей дороги и решить, например, такой вопрос: где пересекать Обь? Через Томск вести дорогу или через никому не известное Кривошцеково, потому что путь получается короче? Экономика железных дорог зиждется на том, чтобы путь был короче, чтобы избежать лишних расходов в обслуживании и эксплуатации. В итоге действительно принято решение пересекать Обь в районе того самого Кривошцекова, где сейчас Новосибирск.

Я каждый раз поражаюсь инженерной состоятельности людей, которые не просто решали вопросы, а делали это с каким-то озарением. Дорога идет там, где сплошь скалы и тайга. Как в таких тяжелейших условиях безошибочно ее проложить?

— Пожалуй, дело в образовании, в уровне подготовки русских инженеров того времени.

— Это так. После того как были построены Сызранский и Амударьинский мосты, Россия оказалась готовой с кадровой точки зрения благодаря великолепной системе образования, благодаря тому, что Петербургский институт путей сообщения был великолепным образовательным учреждением и качество подготовки инженеров было колоссальным.

Русское мостостроение было известно во всем мире. Например, награду за проект моста через Енисей, который был открыт при сооружении Великого Сибирского пути, — золотую медаль Парижской выставки — пожелал вручить сам Гюстав Эйфель, выразивший желание лично увидеть человека, создавшего такое чудо. И каково же было его удивление, когда он увидел перед собой молодого человека в мундире инженера путей сообщения, застенчивого и скромного, крестьянина по происхождению — Лавра Дмитриевича Проскурякова.

Вот что любопытно: с одной стороны, нельзя говорить, что Транссиб строился голыми руками — применялась аэрофото съемка с воздушных шаров, были автомобили, струги, другие машины. А с другой — всегда поражает инструмент рабочего: какие-то две железяки, кувалда, фонарь, лопата, веревка... Вот так — и чудо света за 12 лет!

При этом невероятную работу проводили инженеры-испытатели, ведь дорогу нужно разведать, правильный путь найти. И кстати, в этом всем был четкий административный подход. Дорога была разбита на участки: Западно-Сибирская, Восточно-Сибирская, Амурская, Уссурийская и так далее. Был создан комитет Сибирской дороги в правительстве. Это была просчитанная деятельность, задокументированная, а не условный Дикий Запад. Воровали? Конечно. Потом в отчете было

**Александр ХОБТА,**  
кандидат исторических наук,  
заместитель директора музея  
истории Восточно-Сибирской  
железнодорожной,  
автор книг и монографий  
по истории Транссиба:

— Что еще дал Транссиб в плане просвещения и развития? Это появление библиотек, училищ, храмов, обеспечение медицинской помощью.

Среди исследователей и ученых-гуманитариев много говорят об экономическом влиянии железной дороги на развитие Сибири — это и появление новых городов, и запустение уже имеющихся, которое обязательно произошло в отсутствие железных дорог. Однако почти никому не известно, какое огромное влияние оказал Транссиб в деле познания природы. Так, министр путей сообщения (лично Михаил Хилков), инженеры путей сообщения имели самое прямое отношение к развитию метеорологических наблюдений в Сибири (также мало кому известно, что вообще для «Российских железных дорог» метеорологическая тема в XIX — первой трети XX века была очень актуальной, а в службах пути были люди, производившие метеорологические наблюдения).

Также следует обратить внимание, что Транссиб не был бы построен без участия горных инженеров и военных топографов. Строительство Транссиба позволило максимально глубоко, чего не было ранее, изучить геологию и топографию прилегающей местности. Более того, специалистами изучалась вечная мерзлота, заболоченность местности, почва. Словом, Транссиб — это могучий фактор в комплексном развитии и изучении Сибири. Мы ведь привыкли думать, что железная дорога — это перевозки, техника. Ан нет, железная дорога — это катализатор не только в междисциплинарных науках, а в тех сферах человеческой деятельности, от которых она, казалось бы, очень далека.

Западно-Амурская железная дорога.

Земляные работы через реку Текан. 1910-е гг.

Фото из фондов Подразделения по сохранению исторического наследия ВСЖД

В октябре 2021 года  
Транссибу исполнилось

**105**  
лет

Протяженность магистрали

**9288,2**

километра. Это самая  
длинная железная  
дорога на планете

На маршруте расположено

**1713**

остановочных пунктов,  
в том числе

**600**  
станций

На пути Транссиба  
расположено

**80%**

промышленного  
потенциала страны

В год перевозится свыше

**120**

млн тонн грузов

Магистраль проходит  
через

**2**

части света

**8**

часовых поясов

**88**

городов

**11**

областей

**5**

краев

**2**

республики

**1**

автономную область

## СЕЙЧАС, КОГДА МЫ ВИДИМ МАСШТАБЫ ПЕРЕВОЗОК В КИТАЙ И НА ВОСТОК В ЦЕЛОМ, МОЖНО ПОНЯТЬ, КАКОЙ ПРОЗОРЛИВОСТЬЮ ОБЛАДАЛИ НАШИ ПРЕДКИ, ПУСКАЯСЬ В ТАКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

заявлено четыре миллиона исчезнувших денег — только официально, можно представить, сколько там было этого на самом деле. Но важность строительства от этого не меньше.

— Вот какая мысль возникла, может, она не оригинальна, но все же. Строительство Великого Сибирского пути уникально в том числе потому, что все делалось с нуля — не было раньше ничего подобного. Одно дело — отличные теоретические знания, и совсем другое — отсутствие практических примеров, на которые можно было бы оглянуться и сравнить.

— Так и есть. Знаете, как я себе это объясняю? Это были люди огромного разума, даже не ума. А чем разум отличается от ума? Разум — это ум плюс доброта, широта души. Это были люди не только колоссального ума, но и колоссальной души, они были воспитаны в духе желания послужить Родине, были охвачены созидательной идеей.

Сейчас, глядя на то, что ими сделано, на все эти чудеса наития и мастерства, порой задаешься вопросом: что озаряло этих людей? И сам же отвечаешь: любовь к своему делу, разум, вера, честность, порядочность. Это были люди высокого нравственного ценза, не только профессионального.

### БЕЗ ФОРМАЛИЗМА И С ЛЮБОВЬЮ К ДЕЛУ

— Они глубоко верили в то, что делали.

— Да, понимание происходящего было другое, кроме того, люди заботились о своем имени, кто и что про меня скажет. Это немного другая тема, но эти люди действительно ошеломляют. Их работа есть творчество, и они делятся с нами своими творениями, они творцы.

Например, в Омске до строительства Великого Сибирского пути проживало 13 тысяч человек. Через 20 лет, в 1917 году, уже 100 тысяч. Вообще, на Транссибе 87 городов, и если бы не он, то Новосибирска вообще бы не было, Иркутск, Чита и Омск оставались бы захолустьем. Такое преобразование — оно и экономическое, и просветительское вместе с этим.

Есть книга замечательного исследователя Татьяны Гордиенко «Библиотеки Транссиба». Так вот Транссиб — это самая настоящая просветительская акция государства. Была и колоссальная православная миссия: по дороге ходили вагоны-церкви, были окрещены тысячи людей.

Я не берусь назвать за историю России акции, которые дали бы такой рывок в развитии образования и просвещения, как сооружение Великого Сибирского пути. Это была настоящая миссия грамотности и культуры. Ведь на каждой более или менее большой станции были училища, библиотеки, причем была литература как для простого народа, так и для «избранных», потому что с начала XX века стали курсировать самые комфортабельные по-

езда в мире. Это так называемые сибирские экспрессы: Петербург — Иркутск, Иркутск — Владивосток.

— Алексей Борисович, давайте от инженеров, от создателей и строителей перейдем к тем, кто принял бразды правления, если так можно выразиться.

— Во-первых, те, о ком мы говорили, никуда не ушли, они продолжали развивать Транссиб: строились вторые пути, достраивалось что нужно. Когда началась эксплуатация, случилось обычное явление: инженеры сдали свое дело «эксплуатационникам», а на руководство уже приходили линейные руководители, они были разные, но в целом Транссиб дал массу знаменитых железнодорожников.

Нужно понимать, что развитие дороги шло постоянно, но основное началось в 1950-х годах: началась реконструкция магистрали, перевод участков на переменный ток. Шло внедрение мощных локомотивов, развитие станций.

— В силу своей профессии и интересов, опыта у вас наверняка есть представление о том, каким должен быть тот, кто будет руководить железной дорогой, особенно такой, работающей в сложнейших условиях. Какими качествами он должен обладать как управленец?

— Он должен быть профессионалом, а это человек, который комплексно обеспечивает высокое качество своего труда. Нельзя быть формалистом. Формализм должен быть исключен из жизни любого профессионала. Профессионал учится всю жизнь. Сегодня люди в огромном цейтноте, в суете и им часто не хватает профессиональной основательности.

Чтобы была эта основательность, первое, что требуется человеку, — это любовь к своему делу. Все в этой жизни движется любовью, весь процесс жизни — это выражение любви. Деятельность без любви — это работа без перспективы.

Знаете, как открывал свои мосты Николай Белелюбский\*? Он под мост вставал сам, вместе с ним его инженеры, и говорил: «Рухнет? Туда нам и дорога, братцы, а не рухнет — 100 лет простоит».

Современным инженерам, современным управленцам я бы пожелал прочесть

биографии тех инженеров, что это были за люди, как их учили и как они трудились. Михайловский, Ливеровский, Карейша, Гарин-Михайловский, Кербедз, Журавский, Голубицкий, Кнорре — имена и труды этих людей должны быть хорошо изучены, о них должно быть рассказано детям. Представляете, какой жизнью они жили? Это скитальцы, всегда в палатках или в дешевых гостиницах, это общение с аборигенами, опасности природы, вечные изыскания, годы над чертежами и за книгами. За всю жизнь они, наверное, процентов 20 были дома, остальное время в дороге — такая преданность и увлеченность своим делом. А потому современным инженерам и управленцам я бы пожелал увлеченности, а если ее нет, нужно воспитать ее в себе. HR

## 100 ВЕРСТ ПУТИ ОБХОДИЛИСЬ В 226 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ, В ТО ВРЕМЯ КАК В СРЕДНЕМ ВЕРСТА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ СТОИЛА ТОГДА ОТ 30 ДО 60 ТЫСЯЧ

Кругобайкальская железная дорога. 100-й км.  
Один из сложнейших участков Транссиба. 1905 г.

\* Николай Белелюбский — русский инженер и ученый в сфере строительной механики и мостостроения, происходил из семьи инженера путей сообщения.

