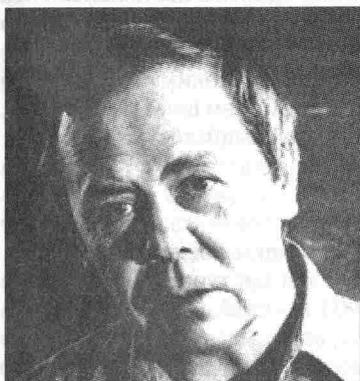


Сибирь, Сибирь



ВАЛЕНТИН РАСПУТИН



КРУГОБАЙКАЛКА

Очерк

Ни один участок Транссиба не вызывал у проектировщиков столько сомнений и споров, ни для одного не было заготовлено столько вариантов, чтобы обойти скалистый путь по берегу Байкала стороной. Уже проложена была колея от Иркутска до истока Ангары по её левому берегу, уже выстроен там порт, наведена паромная переправа на противоположный берег Байкала, уже вышли для раздумий и оттяжки все последние сроки, а всё не могли решиться на этот «орешек» всего-то в восемьдесят вёрст от порта и станции Байкал до Култука, где заканчивается скальный прижим и дорога может выйти на простор. Потом этот участок по затратам, блеску исполнения и по срединному между западным и восточным концами Великого пути положению назван будет «золотой пряжкой Транссиба». И решиться не могли, и отступить не было сил: нарочно ищи, чтобы «позолотить» под конец более чем десятилетней страды Сибирскую магистраль, — ничего красивей, праздничней и величественней не найдёшь.

И ни один участок, когда приступили к его сооружению, не потребовал такого напряжения, даже изнеможения сил, таких финансовых затрат и человеческих жертв. Но и не было, надо полагать, нигде более такого воодушевления, чтобы вписать красоту в красоту, не повредив картинности природы, раскрыв её тучное торжество на каждой версте, прошнуровав эти вёрсты, как страницы, в единую книгу и оформив её, подобно художнику, всей палитрой инженерного искусства. Прежде тут распевали песни только ветры да речки, плескал и ревел Байкал, затем зазвучали паровозные гудки и бодрый стукоток вагонов по рельсам, эхо, вырываясь из тоннелей, припевом повторяло эти поселившиеся тут звуки новой жизни — и, очень быстро спевшись, рукотворное и нерукотворное повело единую песнь здешнего бытия.

И ни один участок не вызвал в дальнейшем, когда Кругобайкалка ушла в запас, такого поклонения, интереса туристского, художественного и научного, такой богатой библиотеки обо всех этапах и деталях строительства, о диве дивном, в какое превратилась она в своём естественном и инженерном двуединстве, как будто всегда такой и была. Сто лет исполняется ей, и ровно половину отработала она на путях магистрального Транссиба и столько же, когда

ушла в запас и превратилась в тупиковый путь. Транссиб, снятый с ангарского берега ещё в 50-е годы прошлого столетия предстоящим разливом перед плотиной Иркутской гидростанции, ушёл от Иркутска по одному из обходных маршрутов, разведанных ещё в начале века, а Кругобайкалка на побережье Байкала осталась на своём месте. Полвека в общем строю и полвека в сторонке, сначала как ветеран, а теперь как живой памятник. Транссиб в этом месте отвернул от Байкала, и поезда теперь мчатся там, за хребтом, на всех парах (оставив пар в прошлом, мчатся на электрической тяге), тогда как здесь по тесно расставленным множественным мостам, виадукам, тоннелям и полкам они вынуждены были, не имея разбега, красться. Поезда вынуждены были здесь красться, а у пассажиров от красоты, высоты, то подныров, то взлётов между высящихся гор и расстилающимся в небесной безбрежности Байкалом, от пришпоривающего паровозного гудка и промелькивающих далеко внизу струйных речек было чудное полётное ощущение, которое потом долго вспоминалось как крылатый сон. Транссиб, оставив этот райский участок, выиграл в скорости, но потерял то ли талисман свой, то ли душу.

А Кругобайкалка... что же Кругобайкалка... на неё можно смотреть и такими глазами: что она не оставлена была от прямохода в сторонку, а вызрела со временем в некую святыню, которую грешно было бы эксплуатировать как одно лишь ходовое хозяйство.

* * *

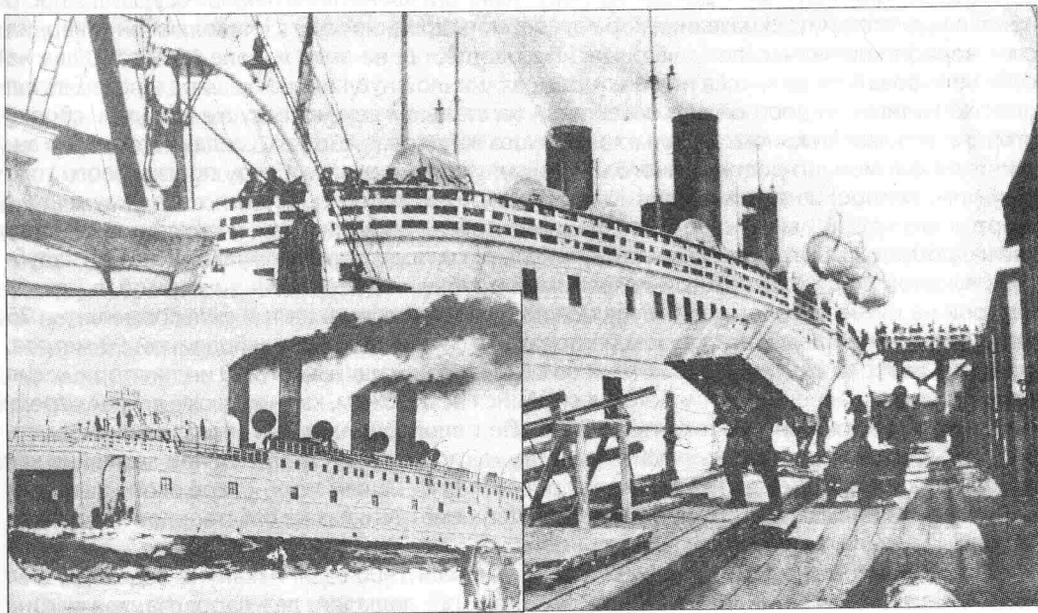
Транссиб подошёл к Кругобайкальской дороге с запада в 1898 году, с востока — в 1900-м, а сама Кругобайкальская, оставленная из-за пугающей своей неприступности на третью очередь, была сдана в постоянную эксплуатацию только в 1905-м. Такой огромный разрыв, на который пришлось к тому же война, можно было позволить, лишь имея в запасе какой-то иной выход, а правильней сказать, какой-то иной ход помимо рельсового. И ход этот нигде отыскать более было нельзя, как только сойдя с суши на воду.

Байкальская паромная переправа до сих пор способна вызвать удивлённую оторопь. Новый век приходил в Сибирь в блеске и мощи новых технических достижений. И если прежде дальше слухов они не пошли бы, то теперь, с прокладкой железной дороги, с охотой являлись въяве, чтобы не только себя показать, но и искать здесь совершенства. Да, к тому времени паромные перевозки железнодорожных составов действовали и в Европе, и в Америке, их насчитывалось около десятка, опыт имелся. Но всё это было несравнимо с Байкалом. На Байкале требовалась не обычная переправа, какой пользовались на водах, а ледокольная, способная крушить лёд толщиной более метра. Европейские морские заливы и проливы, через которые шла перевозка, американские озёра, пусть даже они назывались Великими и имели большую акваторию, рядом с Байкалом можно считать прирученными, домашними, все капризы которых хорошо изучены, и паромы к ним подготовлены. Байкал был и остается дикарём. Могучим и буйным дикарём, гордым выпрягаться из любой упряжки, что он и показывал не однажды во время паромной службы. Как ни изучай Байкал, какие ни выводы из столетних наблюдений за ним законы — в глубинах своих и чертогах, в таинственных широтах своего огромного побережного опояса он всегда сыщёт какой-нибудь фортель, какого нельзя было ожидать, и останется хозяином положения. И будь на месте министра путей сообщения князя М. И. Хилкова и заведующих паромной переправой братьев Заблоцких (сначала старший брат, инженер-судостроитель В. А. Заблоцкий, а с 1901 года младший, инженер-механик С. А. Заблоцкий) — будь на их месте кто-нибудь из сибиряков, хорошо знавших коварный нрав Байкала, он бы, пожалуй, и поостерегся действовать с такой решительностью, как они, непуганые и подгоняемые к тому же острой необходимостью. Но эта решительность, похоже, застала Байкал врасплох и заставила и его тоже сначала прийти в удивлённую оторопь.

Решение о паромной переправе было принято Комитетом сибирских железных дорог ещё в 1893-м, сразу же, как только рельсы от Челябинска вышли в Сибирь и чётче обозначились трудности сооружения каждого из шести её участков, когда стало очевидно, что от Иркутска на рысях к Забайкальской дороге не выйти. Прикинули, что на Кругобайкальскую дорогу потребуется пять-шесть лет. Тогда же выделили деньги на изыскательские работы на западном и восточном берегах Байкала для паромной переправы. Расположение пристаней было продиктовано ходом «чугунки»: как только окончательно утвердили направление к

Байкалу по левому берегу Ангары, здесь, подле ст. Байкал, ещё до её появления, на мысу Баранчик, где берег от Ангары заворачивает на величественный распах озера-моря и вдали, на восточном берегу, встаёт гребень Саянского хребта, тут и думать было нечего, как расчистить в этом месте причал. И берег позволял, и глубины на мысу. А там, на проть-берегу, выбрали для пристани по тому же принципу удобного расположения ст. Мысовая на стыке Кругобайкальской и Забайкальской дорог. От Мысовой шёл к тому же самый короткий, через горы, трактовый путь в златокипящую Кяхту на границе с Китаем. Выходило, что со всех сторон выгодное место для второго головного причала. Но изыскатели выбрали, а Байкал «не утвердил». И несколько лет мучились, особенно по зимам, вбухивая всё новые и новые ассигнования в углубление и переустройство причалов, уродуя ледоколы, сбивая график движения, а то и вовсе останавливая его, заставляя воинские части во время китайских событий двигаться от Иркутска пешим порядком по обходному трактовому пути, а во время японских — по байкальскому льду, воздвигая на ст. Байкал из грузов первой необходимости горы... Мучились, мучились и в конце концов сдались, предпочтя Мысовой более ближний, на тридцать вёрст, и надёжный для ледоколов Танхой, а между ними срочно по берегу протягивать рельсы.

Паром-ледокол для Байкала был заказан английской кораблестроительной фирме «Армстронг и К^о» и изготовлен на удивление быстро. Контракт на него в разобранном виде, без плотничьих и столярных работ, подписали в конце 1895-го, а уже в середине следующего года части его стального корпуса прибыли в Петербург, а в конце года в Ревеле уже выгружали двигатели. По железной дороге их доставили в Красноярск, дальше рельсовый путь ещё не был наслан. Дальше 36 тысяч пудов малогабаритного ледокольного оборудования отправлялись в Иркутск по зимнику гужевым транспортом, всё остальное, самое объёмное (общий вес всех доставленных из Англии частей великана-корабля был близок к 150 тысячам пудов) — всё остальное по Енисею на пароходах и баржах, затем по Ангаре, против течения, буйной, порожиистой, где и названия порогов говорили сами за себя: Пьяный, Похмельный, Падун, — и где на очистку и углубление русла ушла едва ли не половина денег, затраченных на строительство корабля-ледореза. С великими трудностями, обрывая туерные тяги, утопив пароход, настилая по берегу рельсы, где невозможно было затянуться по воде, продирались через пороги... И за три навигации продрались. Мои земляки, жившие за двести верст от Братска выше по Ангаре, должны были в 1897–1898 годах наблюдать, как проходили в сторону Иркутска невесть откуда взявшиеся флотилии, и отзвуки этого чрезвычайного события через полстолетия донесли и до меня, мальчишки...



Ледокол-паром «Байкал»

Иркутск в те годы переживал свои звёздные часы. Он полностью оправился от страшного пожара 1879 года, наполовину его опустошившего, и выглядел молодцевато в новой застройке центральных улиц. А. П. Чехов по пути на Сахалин был очарован Иркутском и его обществом. В следующем году, по возвращении из морского путешествия и торжественной церемонии во Владивостоке по случаю начала строительства Транссиба, тут побывал наследник престола цесаревич Николай Александрович, и хотя всюду ему полагалось быть в ровном и отечески благодушном настроении, в Иркутске притворяться не пришлось: здесь хорошо видны были крепкая обжитость и похвальная деятельность. А когда тревога по поводу того, не отвернёт ли строящаяся магистраль от Иркутска, как она отвернула от Томска, разрешилась благополучно и железнодорожный вокзал встал напротив губернаторского дома на противоположном берегу Ангары, министр М. И. Хилков незамедлительно был пожалован званием почётного гражданина Иркутска, и дружное воодушевление, доводя газеты до захлёбывающихся счастливых глупостей, надолго опьянило, казалось, всех без исключения. Иркутск словно судьбу свою на веки вечные выиграл и не мог сдержать восторга. А тут ещё байкальская паромная эпопея и Иркутск на слуху едва ли не всего мира, тут через город на тройках и четвёрках лошадей в мартовский солнечный день торжественно провозят в посёлок Лиственичное на Байкале, где достраивается судовой верфь, первые части ледокола, а затем, когда вскрылась Ангара, не менее торжественно прошествовал туда же караван тяжело загруженных барж. А потом спуск на воду собранного ледокола... Как можно такое зрелище пропустить! — и Иркутск устремляется за шестьдесят вёрст в Лиственичное, запруживает набережную, облепляет ближнюю гору, на лодках выстраивается напротив застывшего на стапелях великана. «Зрелище было великолепное, — вспоминает И. И. Попов, редактор газеты «Восточное обозрение», — когда обрезали канаты и ледокол стал скользить по бревенчатым рельсам, натёртым салом, и скатился в воду, где его подхватили байкальские пароходы и увели в док».

Нет, это была ещё юность Сибири, быть может, и запоздавшая, но искренняя, чувственная, полная приключений и событий, живущая в нетерпеливом ожидании какого-то совсем уж чудесного преобразования судьбы. И она, эта трепетная юность, продолжалась ещё несколько лет, до войны и событий 1905 года. Позже, спустя полвека, в пору великихстроек, это настроение как будто бы вновь всколыхнулось, но уже с одышкой от надсады в революциях и войнах, с переборами сердца, с креном на один, вычерпывающий, бок.

И как быстро пришла старость, миновав зрелый возраст и мудрое, по-домашнему рачительное хозяйствование! Как быстро и неумолимо!

На церемонии спуска ледокола на воду была оглашена телеграмма Государя: вместо предложенного ему для названия корабля верноподданнического «Николай» он утвердил своё верноподданническое — «Байкал». Ледокол встал на воду в июле 1899-го и, дав на себя полюбоваться, двинулся под восторг праздничной публики на буксире в порт Байкал для окончательной достройки и оснастки. А на стапелях верфи сразу же началась сборка второго, вспомогательного грузопассажирского ледокола «Ангара», созданного той же английской фирмой, но доставленного на Байкал уже по рельсам. Сразу после нового года «Байкал», полностью экипированный, отчалил от стоянки в порту и по свежему льду, с азартом его круша, двинулся в Лиственичное, чтобы и себя показать, и поклониться месту своего рождения. Выглядел он воистину богатырски, под стать самому Байкалу. Трёхпалубный, высотой с четырёхэтажный дом, четырёхтрубный, с обрубленной кормой, в утробу которой на нижнюю закрытую палубу можно было закатывать на три рельсовые нитки 25 двухосных вагонов вместе с грузом и паровозом, пугающе огромный, длиной 90 метров, шириной более 17 метров, и хоть с мереной силой (три машины по 1250 индикаторных сил каждая), но всё равно фантастической, кажущийся неуклюжим, как неуклюже всякое огромное животное, пока оно не пустится в рысь. По полой воде ледокол показывал скорость более 20 километров в час, а зимой устройство его позволяло ломать лёд при движении как передним ходом, так и задним. «Байкал» проработал на нашем море-озере около двадцати лет, и к нему привыкли, со временем на него стали смотреть как на собственное чадородие батюшки Байкала, такое же родное, как нерпа.

В первый рабочий рейс он вышел в конце апреля 1900 года, накануне ледохода, шёл налегке и доставил в Мысовую 500 пассажиров, 167 лошадей, два паровоза, три вагона и тысячу пудов груза. Занял этот ледовый поход 17 часов, но пассажиры были в восторге

от путешествия, этим рейсом состоялось долгожданное соединение Средне-Сибирской и Забайкальской дорог, провозглашено было начало сквозного движения по Транссибу. «Перешагнуть» Байкал стоило многого, и ликование в столицах и провинциях, на вокзалах и пристанях было заслуженным: перешагнули! После десятилетней почти истязки пришёл час, когда громоздкое и казавшееся неподъёмным сооружение, несмотря на всё временное и ненадёжное в нём, поднялось во весь свой огромный, с пульсирующим сердцем, рост и, оглядевшись, по-хозяйски вздохнуло: работы-то, работы! мать ты моя!..

И сразу начались испытания. В Китае вспыхнули беспорядки, дорога в Маньчжурии на сотни вёрст оказалась уничтожена, пошли военные эшелоны, повезли строительные материалы и конструкции. И всё срочно, срочно. Увеличился поток переселенцев. Летом по полой воде паромная переправа с грехом пополам справлялась с нагрузкой, в августе к ледоколу «Байкал» присоединилась «Ангара», и хотя она не была предназначена для перевозки железнодорожных составов, но в пожарных случаях могла взять на борт до тысячи человек вместе с грузом. В первую навигацию ледоколы успевали делать за день, в основном, только по одному рейсу: продолжались ходовые испытания, не до конца были обустроены причалы, много времени занимали загрузка и выгрузка. Но у переправы имелся ещё и малотоннажный флот — небольшие пароходы, катера, баржи, в необходимых случаях к перевозкам подключалось пароходство кяхтинского купца Немчинова, так что с натугой, авралами, без сна и отдыха, но тянули через Байкал всё, что доставлялось по рельсам.

А зимой несчастье за несчастьем. Подводила Мысовая, гавань там выбрали неудачно. Открытая всем ветрам, она рано набивалась шугой, которая шубой вставала до самого дна и на подходах к вилке, и в самой вилке (раздвоенный наподобие вилки каменный мол, на 400–500 метров протянутый в море для швартовки ледоколов). Рано Мысовая льдом забивалась и поздно, с затяжкой в три-четыре недели, ото льда очищалась. В конце декабря 1901 года только что переоборудованный для зимней работы «Байкал», выдираясь из ледового плена, сломал гребной вал. Пришлось заказывать его в Англии. В феврале вал привезли, поставили, но в натужных попытках уйти в Байкал ледокол повредил носовой вал. Две недели в невероятных усилиях длилось его возвращение в порт Байкал, где он и застыл надолго в полной неподвижности. Пришлось срочно строить причалы возле станций Мишиха и Переёмная недалеко от Мысовой, а в ледовые месяцы, примерно с середины января до середины апреля, паромную переправу, сдавшись на милость Байкалу, полностью прекращать.

Может быть, и верно, решительность людей со стороны, талантливых и смелых инженеров, управлявших паромной переправой и не сомневавшихся в её круглогодичной работе, на первых порах застала Байкал врасплох, но в конце концов правда оказалась на стороне сибиряков, не веривших в то, что он может позволить взламывать свой лёд во всю зимушку. Тот же И. И. Попов, на воспоминания которого мы уже ссылались, не преминул заметить: «После закладки вокзала в Иркутске решили построить ледоколы на Байкале, а постройку Кругобайкальской дороги отложили. Нам, сибирякам, казалось невероятным, чтобы ледокол мог на расстоянии 40–50 вёрст ломать байкальский лёд с его торосами и трещинами. Мы говорили инженерам, что их ледоколы зимой будут стоять в гавани, запертые льдом. К нашим сомнениям отнеслись презрительно, но сибиряки оказались правы. Ледоколы каждую зиму стояли в гавани и ремонтировались...»

Вот тогда и вспомнили о лошадках, вот тогда сотни подвод из окрестных и даже дальних поселений бесконечной чередой двинулись по зимнему Байкалу, подтверждая правильность измерения любой технической мощи лошадиной силой.

Вот тогда, перед очевидностью того, что морские перевозки не в состоянии действовать с непрерывностью и точностью часового механизма, и было подстёгнуто строительство Кругобайкалки по суше.

Вот тогда и стали ускоряться события на востоке: обнаружившаяся байкальская прореха посулила врагам России выигрышную ситуацию, которой предстояло воспользоваться.

* * *

Перевели Мысовую из пристани головной во второстепенную, соорудили надёжный причал в Мишихе в двадцати верстах от Мысовой, а затем в 1903 году вышли на самое

удобное и скорое направление к Танхою, куда и по полой воде ход занимал на два-три часа меньше. Отказались от зимних рейсов в пору, когда лёд превращается в монолит, соединили индикаторную силу могучих ледокольных двигателей с обычной, на четырёх ногах, попукивающей лошадиной силой... После этого вошла в график и паромная переправа. В 1903-м её передали Забайкальской дороге и превратили в её подразделение, морскому языку и железнодорожному пришлось ладить между собой, и когда «Байкал» делал три оборотных рейса на восточный берег, говорили: «три пары», как применительно к поезду. Паромная переправа оказалась дешевле гужевой, а потом, когда началось движение по Кругобайкалке, дешевле и железнодорожной: прямой путь по воде был в три раза короче, чем рельсовый по побережью, и ему не грозили ни оползни, ни обвалы, от которых страдала Кругобайкалка. Ему грозили аварии, не без того, не забудем, что на три месяца в году весь флот застывал во льду как вкопанный, но были же свои резоны и у тех, кто предлагал потом не торопиться настилать вторые пути на Кругобайкалке, а усилить флот. Пассажирам приходилось любоваться Байкалом с верхней палубы ледокола поневоле, но неволя эта очень скоро превращалась в удовольствие и оставляла сильное впечатление. Кто хоть раз пересёк Байкал, переведя свой вагон на положение багажа на нижней палубе и окунувшись в картину сибирского моря-озера, в картину, которая и пяти минут не бывает однообразной, тот потом снова ступал на переходные мостки с суши на воду с нетерпением: это было и приключение, и везение, и облегчение в долгом пути, проветривание от усталости и тяжёлых дум. Более миллиона русских солдат проследовали этим путём на фронт, и не могли они здесь, на этом величественном перевале, наверняка казавшемся им населённым духами, не оставить своих заклинаний, а затем, возвращаясь, кому суждено было вернуться, не могли не поклониться за спасение.

В войну это была дорога чести Государства Российского. Войну Россия проиграла, но на дальней-предальной окраине, за десять тысяч вёрст от центров промышленности и власти, в условиях мирового злопыхательства и подножек, а также предательства собственного либерального общества, публично желавшего победы врагу, в распляющейся всё сильнее революционной горячке немудрено было её и проиграть. Но нигде и ни от кого, кажется, нельзя было услышать, что подвёл Транссиб. Хотя доставка войск и грузов оставляла желать лучшего, но дорога, ещё и недостроенная, ещё и необкатанная, сама себя превзошла в свалившейся на неё непомерной тягости.

В навигацию 1904 года, когда Кругобайкалка ещё не впряглась в работу, ледокол «Байкал» сделал до Танхоя 912 рейсов, не считая иных плаваний в службе переправы, и перевёз более полумиллиона солдат, каждый рейс по два-три воинских эшелона, горы груза, сотни паровозов и тендеров, тысячи пассажирских и товарных вагонов и платформ. Особым его грузом были миноносцы и подводные лодки. «Ангара», не способная перевозить железнодорожные составы, брала на борт, как уже упоминалось, многие сотни человек и груз, вместимый в десять товарных вагонов. До изнеможения машин, не гася топок ни днём, ни ночью, в небывалом напряжении действовала переправа и с железнодорожным подвозом на ст. Байкал, в основном, справлялась.

Но напряжение, даже перенапряжение, перегрузки для нас родная стихия, тянуть ровно и одной мерой нам скучно до вялости и лени. У нас десятикратно прибавляются силы, мы воспаряем в энтузиазме, забываем о сне и отдыхе, когда, как из земного притяжения, требуется выйти за пределы возможного. Наш характер, вероятно, и зарождался в таких сверхусилиях, в таких «эх, ухнем!» и для них же предназначается. Хорошо это или плохо — другое дело, но нет народа, более способного на рывки, на скорости, на самопреодоление, чем народ русский; ныне, когда сроки будущего, похоже, быстро сжимаются и жизнь принимает стремительный темп, это, может быть, и неплохо, если мы ещё не надсадились в горячке и не закоснели в вялости.

Но летняя навигация 1904 года только подхватила тяжесть испытаний, пришедшихся на февраль и март. С началом войны М. И. Хилков, министр путей сообщения, полностью перебрался на Байкал и перевёз в Ливстеничное свою семью. Здесь было самое узкое и тревожное место Транссиба, обозначенное на картах и в памяти пунктиром, готовым в любой час прерваться. А на восток сплошным потоком двинулась армия, там срочно требовался подвижной состав. И тогда впервые решено было проложить рельсы по льду. Байкал ничего подобного не испытывал, местный народ ничего похожего не видывал. Рядом с гужевой

дорогой, где лошадки, запряжённые в кошёвки и розвальни, тянулись беспрерывной вереницей, пролегла дорога железнодорожная, где те же лошадки по рельсам катили вагоны. В каждой повозке по три человека, в тулупах и валенках, заготовленных специально для этой оказии, под каждый вагон пара лошадок. Погодка от стужи и ветробоя калёная, кутаются в полушубки солдатики, время от времени спрыгивают с саней и пускаются в рысянку; кивая опущенными, обледеневшими у ноздрей мордами, отфыркиваясь от натуги и хлётской паде-ры, тянут и тянут лошадки с интервалом в 40 шагов вагоны. А ещё и пешая дорога, походным строем вышагивают 42 километра от ст. Байкал до Танхой те, для кого не хватило подвод, и было их тысячи и тысячи. Вдоль трассы провешена телефонная связь, на верстовых столбах в темноте горят фонари, через каждые шесть вёрст стоят тёплые бараки, чуть поодаль колокол, в который бьют, чтобы не заплутать в пургу. А на полпути — ст. Половина, там полагают отдых, и подают одним участникам похода горячий чай, а другим задают овёс. Около трёх тысяч лошадей было только под рукой иркутского предпринимателя Кузнецова, взявшего подряд на организацию гужевой переправы и прокладки ледовой железной дороги и неплохо с тем и другим справившегося и заслужившего затем поощрение Государя. А сколько ещё доставлялось всего частным извозом!

Один из тех, кто переправлялся этой дорогой по пути на фронт в феврале 1904-го, был Пётр Краснов, военный корреспондент, а впоследствии знаменитый писатель русского зарубежья и атаман войска Донского. В своей книге «Год войны», вышедшей в 1905-м, он вспоминает:

«Только что прибыла рота... Она погрузила свои тяжести на одноконные розвальни: всё готово. Толпа чёрных шапок начинает принимать более стройный вид, вот выровнялись, вот повернулись, сверкнули ружья, и, охотно разминая ноги после долгого сиденья в вагонах, мерно скрипя валенками по снегу, рота углубляется в бесконечную снеговую даль. Берег кажется близко — горы вот-вот рукой достанешь, но рота идёт целый час, и всё однообразной чередой проходят мимо свежие, белые, словно спички, натканные в снегу, столбы телефона, и снеговой горный хребет, чуть опушённый белыми облаками, всё так же далёк, всё так же покрыт внизу туманной дымкой дали.

Этап. Железная печка жарко натоплена, в низкой и плоской, как коробка, комнате тепло и хорошо. Одетые в валенки и полушубки солдаты весело болтают и смеются... Десяти-двадцатиминутный отдых проходит как мгновение. Снова «в ружьё», песенники вперёд, и могучая русская песня звенит в морозном воздухе...

Вдруг в стороне словно из пушки хватило... Некоторые солдаты даже вздрогнули. Это лёд треснул. Подойдите поближе и вы увидите глубокую синюю полосу, идущую к чёрной воде. Расщелина понемногу раздвигается, становится шире, иногда доходит до аршина ширины. Тут видно, что лёд на этой страшной глубине не толстый, не более аршина, и жутко становится думать, что для такой страшной глубины, для этого морского простора — это только тонкий пузырь, которым затягивает в осенние заморозки глубокие лужи. А люди настроили на нём дома, варят пищу, тянут пушки, проложили рельсы... Не чудно ли? Сколько удали в этой затее, сколько смелости и энергии!

На «Середине» рота обедает. Остальной перегон идут уже под вечер. Небо алеет, но краски его тут, на севере, так бледны и нежны, словно это самая тонкая акварель. Не поётся. Быть может, и устали с непривычки. Усы и бороды заиндевели, идут тяжело, вразброд, и снег тут глубже, труднее идти. По всему пути длинной линией зажигаются жёлтые огоньки керосиновых фонарей, видны белые точки электрических огней на чисто срубленной, аккуратной и чистенькой станции Танхой. Медленно выплывает и начинает светить луна».

Байкал не переносил спокойно этакую густую и шумную кочёвку по себе, с капитальным, как на суше, обустройством. Морозы, пурги, превращающиеся в сплошной натиск, вой и рык, снежные заносы и ледяные торосы, а с началом весны, когда выдувает снег, остекленевший лёд, на котором не держат лошадей никакие подковы, — это ещё полбеда. А беда — трещины. В тишине под мерный визг полозьев вдруг ухнет утробно и грозно где-то в глубине и сверкнёт по льду молния. Гроза грозой, но молния в считанные секунды превращается в обрывистый раскол, на глазах он расширяется до полутора-двух аршин, куда и заглядывать жутко, и уж не пройти, не проехать. Пока Байкал метал эти молнии поперёк дороги, ремонтные артели ещё справлялись, накладывая сверху деревянные и металлические настилы. Но Байкал оказался догадлив и сменил тактику, взялся рвать лёд вдоль трассы, раз за

разом заставляя переносить наезженный путь в сторону, заставляя в том числе переносить и рельсовую дорогу, которая укладывалась затем на специальные двухсаженные шпалы и пластины. Кто кого? — движение ненадолго восстанавливалось, в иные дни по льду удавалось перекатить до двухсот вагонов, пока Байкал не отыскивал, где его умудрились обойти, и не принимался готовить новый удар.

По ледовой железной дороге перекачивали ещё и паровозы, которых катастрофически не хватало на КВЖД. Нечего было и думать, как предлагали ретивые головы, опускать на лёд составы, способные своим ходом, под гудок паровозов, перебежать Байкал. Даже попытка перекатить 50-тонный паровоз едва не кончилась его потерей. Пришлось снимать с рам котлы и доставлять их по отдельности. Таким манером за четыре дня в первой декаде марта доставлено было на восточный берег 65 паровозов.

Вскоре после этого принялись за разборку ледового железнодорожного пути, играть дальше в прятки с Байкалом становилось опасно. Но он сумел-таки, как только обессиленные люди взяли короткую передышку, немалую часть возведённой по льду дороги утянуть в свою утробу.

В сентябре 1904 года началось рабочее движение на последнем сухопутном разрыве Транссиба — на Кругобайкалке, и поистине героическая зимняя переправа больше не потребовалась.

* * *

Ещё когда только склонялись к побережной Кругобайкалке и получили представление об объёмах работ, срок строительства назывался в пять-шесть лет. Потому и не могли долго склониться, что объёмы эти пугали. В действительности они оказались гораздо больше, учесть все сложности рельефа и прокладки «чугунки» по чертоломным местам никакая инженерная разведка не могла. В 1901 году, наконец, было принято окончательное направление от мыса Баранчик (порт Байкал) до Култука, где и тропы сквозной не могло быть, потому что в скальных обрывах в Байкал не за что ей было зацепиться. Подготовительные работы (вырубка леса) здесь начались в том же 1901 году, путевые — весной 1902-го, а тоннельные — только в декабре, когда отчётливо замаячили контуры войны на востоке и решено было напрячься во всю русскую силушку, чтобы уложиться в три года. А уже в сентябре 1904 года князь Хилков проехал на товарняке по этому самому неприступному участку и открыл рабочее движение — через два с половиной года. Этот результат не способен даже и удивить нас — настолько он фантастичен при той технической вооружённости, какая тогда имелась, и перед той преградой, которую пришлось преодолевать, когда раз за разом обрушивались на подготовленный путь горы и сползали с них лавины, как из тяжёлой артиллерии, шла камнепадная бомбёжка, засыпало тоннели, вспучивало от глубинных подтоплений возделанное с великим трудом полотно. И шёл на приступ, подмывая берег, Байкал. Без особой натяжки можно сказать, что в 1904 году боевые действия шли не только на побережье Тихого океана и на его водах, но и на побережье Байкала, во льдах его и волнах. Не напрасно здесь было объявлено военное положение, потребовавшее особых мер безопасности (среди них удаление со стройки иностранных рабочих), и не напрасно зарубежные военные журналисты не покидали Байкал как ещё один театр военных действий до той поры, пока не дал им отбой паровозный гудок, тот самый, в присутствии князя Хилкова огласивший победно 80-верстовый байкальский берег, куда была вбита рельсовая дорога.

Да и жертвы здесь оказались нетыловые.

Дорога была вбита в скалы и навешена над паадьми и речками. На готовые, самой природой подставленные участки, дороге пришлось ступать очень и очень мало. Воспользуемся сведениями о её «шагах» из сборника «Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XX век», изданного в Иркутске к 100-летию Транссиба.

«Участок от Слюдянки до ст. Байкал (чуть выглядывающий за принятое нами обозначение Кругобайкалки. — В. Р.) буквально насыщен разнообразными инженерными сооружениями. Вместе с привычными насыпями для рельсового пути делались выемки в скалах, прорубались коридоры в горных отрогах, вырубались уступы в каменных косогогорах, через глубокие лога и долины перебрасывались крупные каменные мосты, красавцы-виадуки, через небольшие препятствия, горные речки — соответствующие переходы. На участке Байкал — Култук

(вот это и есть Кругобайкалка) около семи километров первого пути уложено на подпорных стенках, которых всего насчитывалось 136. Общая протяженность подпорных стенок, поддерживающих верхний и нижний откосы, составляет 5210 м. Большая часть рельсов (75 процентов) лежит на вырубленной скальной полке среди выемок и полувыемок. Глубина выемок достигает 30 м, а общая их протяженность более 60 км. Около 10 процентов пути лежит в тоннелях и галереях...»

После первых изысканий намечалось пробивать 19 тоннелей, в окончательном варианте их уже было 33, а строить пришлось 39. Путник, решивший, подобно многим, пройти по Кругобайкалке пешком, не сведущий в инженерных сооружениях, насчитает их гораздо больше. Но это будут уже галереи из камня и железобетона, укрывающие полотно от осыпей и камнепадов в наиболее опасных местах, где подпорных стенок недостаточно и надо с «головой» прятать рельсовый путь. Их, и как пристроен к тоннелям, и как стоящих самостоятельно, почти не отличимых от тоннелей ни порталами, ни ходом, даже знатоками Кругобайкалки насчитывается то 47, то за 50. Разнобой объясняется, по-видимому, тем, что есть заброшенные галереи после прокладки второго пути и есть галереи сросшиеся, обросшие сверху растительностью воедино с тоннелями так, что их способен различить только опытный инженерный глаз.

Всего здесь около 800 только капитальных сооружений. На версту — по десять, один другого замысловатей и интересней. Да, инкрустирована эта «пряжка» богато, со вкусом и выдумкой — и это несмотря на спешку, военное положение и чуть ли не приказной порядок работ: есть же, значит, в такой спешке государственного интереса, когда она не переходит в погоняловку, что-то убыстряющее не только физические усилия, но и инженерно-художественное вдохновение. Не зря же сооружения искусственные одного смысла с искусством сцены, кисти и пера по воздействию на человека, только «холст» больше, только «сцена» глубже и нарядней, только «действие», сменяя картину за картиной, требует движения. А затем спохватно, с досадой на скорость, верти головой, когда едешь, или вздыхай очарованно от изумления, когда идёшь неторопо по шпалам с рюкзаком за плечами, если даже идёшь в десятый или двадцатый раз. Кругобайкалка вся от начала до конца — сиа́мская сра́щенность божественного и рукотворного, музей под открытым небом природных памятников и памятников строительного мастерства, извивающаяся под южным боком Байкала полка чудес. Слово для этой цели, для этой службы и подарил могучий Транссиб свою любимицу Кругобайкалку людям, когда полвека почти назад, вынужденный отступить от разлива Ангары перед плотиной Иркутской ГЭС, взял он от Иркутска новое магистральное направление.

Красота, элегантность, сказочность единого, как дворцовый коридор... ну хоть и в Эдем, творения, которым мы сегодня восхищаемся на Кругобайкалке, обошлись дорого. Дорого по финансовым затратам, по физическим, по человеческим жертвам. Сравним: один километр всей Сибирской железной дороги (первые пути) стоил 93 тысячи рублей, а на Кругобайкалке более 390 тысяч, на отдельных километрах стоимость доходила до миллиона рублей. Весь Транссиб протяжённостью 7540 километров (от Челябинска) обошёлся казне в сумму более 700 миллионов рублей, а 84 километра Кругобайкалки — в 33 миллиона, то есть, составляя примерно одну девяностую часть Великого Сибирского пути, она потребовала двадцатую часть расходов. В 1903–1904 годах численность рабочих на Кругобайкальской дороге перевалила за 15 тысяч, количество травм и несчастных случаев на западном участке за три неполные года активного строительства близко к двум тысячам, точного числа погибших нет и быть не могло, потому что почти у каждого подрядчика имелся «беспачпортный» резерв, согласный на любые заработки и на любую жизнь и смерть. Но было погибших немало, иркутская газета «Восточное обозрение», взявшая на себя гласный общественный надзор за строительством, полна была в те годы сообщений о несчастных, нашедших здесь вечный покой. Постоянная работа с динамитом и скалолазные работы на высоте под камнепадами и обвалами, никудышные и техника безопасности, и жилищные условия в тесных бараках или на голой земле и в шалашах, и никудышная врачебная помощь — всё это оставило вдоль дороги и одиночные могилы, и кладбища. Дань щедрая, она могла быть, конечно, и меньше, но при всей организованности и поднадзорности работ в условиях военного времени это был штурм. Подрядчики брали на себя обязательства вести работы, особенно тоннельные, днём и ночью и заканчивать их, не считаясь ни с какими неожиданностями, к определённому сроку. И надо только удивляться, что и при спешке, и при постоянных раз-

рушительных бомбёжках с «противоположной стороны», когда могло полностью обрушиться только что пробитый тоннель, или когда мощность разового удара (обвала) достигала трёх тысяч кубометров горной породы, объекты, как теперь говорят, выжили и прочными, и на загляденье красивыми, и в конечном итоге составили дивную музейную панораму.

В конечном итоге — это после сооружения второго пути. Оно обошлось не намного дешевле первого и заняло те же самые четыре года до сдачи дороги в постоянную эксплуатацию (1911–1915 годы). Нигде более на Транссибе подобного повторения сроков и близко не потребовалось. Ровно через десять лет от начала первопутных работ пришлось удлинять и укреплять старые ходы и пробивать новые, а это и тоннели, и галереи, и мосты, и виадуки, и множество подпорных стенок и с горной стороны, и с береговой. На двенадцати километрах первый путь переносился на новое место — и опять новые инженерные сооружения, без которых здесь и шагу не ступить. И поэтапная эта работа, в обоих случаях фундаментальная и одухотворённая, наложила особый художественный отпечаток на облик Кругобайкалки, отпечаток двух почерков, двух стилей, исходящих из разных строительных материалов: в первый период это камень и металл, а во второй — ещё и только что появившийся железобетон. Казалось, всё было учтено: ну какая же это биография, какая же поэзия без таинственных «комнат» и ходов, в которых должны обитать духи! — и вот с переносом пути, как это произошло в бухте Берёзовой (и не только там) оказались «безработными» и тоннель, и галерея, обросли деревьями и кустарником, обзавелись утробным и гулким, как в преисподней, эхом и были отданы во власть первобытных представлений. Как всё-таки разнятся рабочий вид и вид отставника даже и в одном возрасте, совсем как у людей: в первом случае морщины деятельности, а во втором — скорбная осанка вечности.

Кругобайкалку строил, как и весь Транссиб от начала до конца, народ из многих российских губерний и сибирских земель. Дотянулись сюда в поисках заработка и иностранцы, самые видные из них и оставшиеся в памяти как мастера-каменотёсы были итальянцы. О них написана книга, и большинство из них, трудившихся на сооружении тоннелей, мостов, галерей и стенок, названо поимённо. Имен наших соотечественников, кроме подрядчиков, начальства и нескольких инженеров, по обыкновению, не осталось. Китайцев, турок, албанцев и прочих — тоже не осталось, но их и было, кроме китайцев, немного, и с началом войны от их услуг отказались. Ссылные и каторжные в первый период на Кругобайкалку не допускались совсем — по гуманным соображениям: труд весьма опасный, а получать среди них жертвы не хотели. Во второй период арестанты знаменитого Александровского центра имели дело даже со взрывчаткой.

Был ли этот сборный народ отборным? По большей части, по-видимому, да, взрывные и верхолазные работы требовали квалификации и опыта, каменная кладка на подпорных стенках, на порталах тоннелей и галерей требовала, кроме того, ещё и вкуса. «Итальянская» стенка на 102-м километре (километраж до сих пор по старинке ведётся от Иркутска), которую «вырисовывали» потомки Древнего Рима, воистину картинна и словно бы влеготочку выдержала столетнее давление горы. Но итальянцам и платили больше — за то, что они итальянцы. В. Ф. Борзунов в книге «Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции» точно определяет их место на стройке: «В социальном отношении они ближе стояли к иерархии рядчиков и субподрядчиков, чем к строительным рабочим. — И продолжает: — По данным правительственной комиссии, работа итальянских мастеров обходилась дороже, чем русских. При одинаковом результате труда итальянцы получали по 4 руб., тогда как русские — по 1 руб. 50 коп. «Преимущество итальянцев, — говорится в отчёте комиссии, — заключается только в большей непрерывности их труда, меньшем числе праздничных дней и меньшем употреблении спиртных напитков, мешавших по временам правильно работать. Несмотря, однако, на эти их преимущества, некоторые распорядители работ, имевшие с ними дело, были ими недовольны и предпочли бы иметь дело с русскими каменщиками... Приглашение итальянских и вообще европейских мастеров на строительство магистрали, нарушая общие принципы, поставленные в основу всего предприятия, было следствием в значительной мере преувеличенных опасений в нехватке русской рабочей силы».

Добавим: и преувеличенных опасений в надёжности русской рабочей силы, в том, что, впрягшись в работу, наш брат безболезненно и в срок доведёт её до конца.

И тут неизбежно возникает вопрос: а есть ли превосходный результат на Кругобайкалке

следствие постоянно превосходной работы или он достигался путём неоднократных переделок и перерасхода денег, когда за одно и то же задание, чтобы довести его до конца, платили и дважды, и трижды? Значительный (на 17 процентов) перерасход сметы, казалось бы, говорит в пользу этого сомнения в первоначальной добросовестности русского труда. Но: переделки, конечно, были, и множественные, однако вызывались они и потребовали дополнительных ассигнований постоянными обвалами и необходимостью всё новых и новых заграждений, чтобы горы не столкнули дорогу в море. Но были и случаи «неправильной работы», пьянства и поножовщины, о которых и через столетие доносятся сведения, была и тяжба между рабочими и подрядчиками.

Один из самых пронизательных русских мыслителей конца XIX — первых двух десятилетий XX века В. В. Розанов писал в 1909 году, близком к строительству Кругобайкалки: «Болен ли труд русский? Об этом нечего и спрашивать. Девять десятых русского упадка объясняют именно этой болезнью — исключительно. Невозможно представить того поистине «преображения», поистине «воскресения», какое наступило бы в каждом маленьком кусочке русской действительности и, наконец, в картине всей страны, если бы вдруг в русском человеке пробудились жадность к работе, жажда работы, скука без работы, тоска по работе. Если бы русский вдруг начал искать применений своей энергии с той неотступностью, как невеста ищет жениха, жених — невесту, с такою же зоркостью, стойкостью и внутренней старательностью, то, кажется, целые горы материальных и духовных вещей, материальных и духовных богатств полезли бы из нашей убогой родины, взявшись невесть откуда, растая на голой земле, растая, в сущности, из человеческой энергии, из того, что есть «силушка» и есть «охотушка».

В. Розанов — писатель талантливый и очень наблюдательный, но увлекающийся: каждую свою тему он берёт как единственную и отдаётся ей, не считаясь с полнотой жизни и разнообразием населяющих её тем. В другой раз, искренне и безотчётно отдавшись другой теме, он будет противоречить себе же, но на крыльях воодушевления не обратит на это внимания. Розанов подсчитал: «Сказать, что трудящихся у нас приходится половина на половину — много. Приходится на двоих трудящихся восемь полутрудящихся и вовсе не трудящихся...» Лихая эта арифметика лихостью своей даже нравятся, потому что труд-то русский действительно «болен», но только не в сердцевине своей, не от природной несправливой лени, а от такой «побочной» причины, как справедливость и несправедливость труда. Русский не хотел надирать пуп на татарина, на барина, на мироеда, не может сейчас отдаваться «силушке» и «охотушке», когда Россия строится «неправильно», выталкивая его из полноправной жизни. Да и не дадут ему работать, всякую «неправильность» надёжней всего творить чужими руками. Но кто же, позвольте спросить, прежнюю-то Россию построил в шестую часть суши? Кто воевал за неё, ибо ленивый в работе труслив в бою? Разве деревенский житель может быть нетрудящимся, когда страда подгоняет страду и только глухой зимой выпадает короткий отдых? А «отхожий промысел», искавший работы на стороне, тогда как дома вся густая карусель тягла ложилась на плечи оставшихся? А воскресники, «помочи», когда на нерядовое дело, на строительство дома или битьё русской печи, сходились в праздничном азарте всей деревней или округой? А промысел в тайге, на путине — на месяцы, на полную выкладку сил и джужи?

Но у русского водится одна странность: он не умеет тянуть размеренно и бесстрастно сколько угодно долго, как дятел или немец в бесконечных тук-тук-тук. Он бросается в работу отчаянно и порывисто, не жалея себя, а затем, обессилев, способен удариться в «праздник души». Способен, но способны на такой «зигзаг», считается, уж совершенно русские натуры, а они в большинстве никак не могут быть. Да и навёрстывают потом задолженное с лихвой. Вот почему распорядители работ на Кругобайкалке, да и на всём Транссибе, предпочитали иметь дело с родными мужичками.

И уж коли завели мы об этом речь — у русского труда есть ещё одна национальная особенность: он любит, чтобы его ценили, для него это дороже заработка. По крайней мере, так было. Устрой по-человечески, поговори уважительно, покажи, что нужно это не нарядчику, не подрядчику, а России, — горы свернёт. И сворачивал на Кругобайкалке гору за горой; почему-то хочется думать, что этот энтузиазм возрастал всякий раз после приезда на стройку М. И. Хилкова, который умел и подбодрить, и поблагодарить, и навести справедливость между распорядителями и производителями работ.

Как ни скупа, как ни малоразговорчива история Кругобайкалки на подробности повседневной жизни в годы её сооружения, она оставила немало свидетельств непримиримости, чуть ли не враждебности отношений между подрядчиком и рабочим. Опять тот же мироед (бывало, что и в форме железнодорожного инженера), обсчитывающий мужика, экономящий на его почти зверином житье-бытье, на технике безопасности, не признающий болезней, грубый, изворотливый, способный шантажировать даже и администрацию дороги. Первое имя среди таковых — Бонди, он упоминается чаще всего. На значительном отдалении от него, но в том же ряду — Арцыбашев, Березовский... Урон, нанесённый ими казне, человеческому достоинству рабочих и доброму имени Кругобайкалки, был в то время куда больше, чем «болезнь» русского труда, которая, кстати, недружелюбием и обманом почти всегда и вызывалась. Не водилось же, кажется, совершенно этой «болезни» на участке А. В. Ливеровского, ни одной жалобы «к нам» оттуда, а ведь был этот участок самым тяжёлым, это у него, у Ливеровского, километр рельсового пути доходил по стоимости работ до миллиона рублей. Не осталось пятен на репутации итальянских подрядчиков Андреолетти и Феррари, нашенского крестьянина Половинкина. Иркутский предприниматель Кузнец, взявший на себя гужевую и железнодорожную переправу по байкальскому льду и имевший подряд на строительство тоннелей, был, бесспорно, из крупных хватов, но усердие его оставалось в рамках закона и профессиональной и гражданской порядочности.

От тех времён сохранилось множество фотооткрыток, тогда, слава Богу, понимали, насколько важно оставить память об этой стройке. Всматриваешься теперь в них с пристальностью изыскателя, надеющегося найти какую-то особую тайну лица как общего, народного выражения, которое сказало бы, что дало тогда, тоже в смутные годы, духовный глазомер выбрать самую правильную в отеческой судьбе дорогу — Транссиб. Фотография сто лет назад была ещё молода, и люди любили позировать. Они и верно становились в позу и замирали, словно говоря: а ищите-ка вы этот глазомер сами! А вокруг прорва работы: развороченные горы, распчатые тоннельные лазы, ещё не обузданные реки, в которые только-только начинают ступать мостовые быки, выгрузка с баржи металлоконструкций, тёска камня, вагонетки и лошадки, бородатые мужики и совсем безусые мальчишки... Вид бравый, взгляд твёрдый. Никаких сомнений в этой позе и этом взгляде, что на тот час именно здесь центр России, главное её дело, а не в Петербурге, не в Москве и даже не на японском фронте.

* * *

Мы слабопамятлив.

В 70-х годах минувшего столетия семь лет (именно лет, летами, а не полными годами) прожил я в порту Байкал, посёлок которого разместился в четырёх падах по бокам знаменитого мыса Баранчик в истоке Ангары. Две пади спускаются к Ангаре и две — к Байкалу. Мой домишко, поставленный когда-то в начале Кругобайкалки, по-видимому, для стрелочника, держался отдельно, как и полагается, возле путей. «В начале Кругобайкалки» — и по времени в пору её строительства в начале, и по ходу в сторону Култука. Порт и станция расположились на мысу, там причалы и отстои для флота, там же и отсыпанный в море каменный мол с вилкой, где швартовались во времена паромной переправы ледоколы. С тех пор до семидесятых, о которых речь, минуло более полувека, срок для человеческой жизни немалый, но для истории и памяти вполне доступный, большого труда дотянуться за него, казалось бы, не должно быть. Не забылось же нами военное лихолетье, которое мы хватили мальчишками и до которого нас отделяют от дня сегодняшнего примерно те же самые сроки, — и не только не забылось, а озаряется до сих пор «вечным огнём», высвечивающим малейшие подробности. А для портового и железнодорожного посёлка породившие его события начала XX века были, бесспорно, яркой, шумной, фантастической жизнью, в огромных объёмах шла перевалка грузов и пересадка людей, паровозные гудки перекликались с гудками ледоколов, конское ржание — с командами распорядителей, грохот байкальских волн — с лязгом металла. Сюда один за другим прибывали персоны царской семьи и министерские персоны, знаменитые писатели и путешественники, месяцами околачивались зарубежные журналисты, итальянская речь рабочих и инженеров перебивалась китайской, а китайская — турецкой, изысканный русский язык аристократов — блатным языком каторжников. Здесь на путях стоял вагон-церковь, и колокольный звон на воз-

душных волнах уносился далеко-далеко за море; говорят, что он слышен был в Танхое. Не было по всему Транссибу и по всей Сибири другого такого посёлка, жилого и путейского узла, не было даже города, от которого в подобной же степени зависела бы судьба многих российских событий.

И вот через 50–60 лет будто кануло всё это в небытие. Никаких отзвуков оттуда, из бурлившего прошлого, никаких воспоминаний и напоминаний. Сюда же прибуksировали полностью обгоревший до металла в августе 1918 года ледокол «Байкал», так трагически в гражданскую закончивший свою службу, здесь он, как надгробие своему величию, простоял сокрушённой чёрной громадиной до начала 30-х годов, пока, наконец, не подняли его останки на берег и не распилили на металлолом. Но и об этом ничего. Хотя тлели же у кого-то из старожилов, не могли не тлеть, не могли не скулить где-то в загнетках душ угли воспоминаний... Но наружу не выходили. В английском Ньюкасле, где создавались ледоколы, музей первого из них — «Байкала» — существует, и там своим инженерным детищем гордятся до сих пор, а у нас ни музейчика в школе, ни «красного уголка» в конторе. Позднее ледокол «Ангара», чуть было тоже не пошедший на переплавку, с огромным трудом отстояли для музейной службы как памятник революционного оружия в гражданскую, привели сначала в один из заливов Иркутского водохранилища, а затем и в Иркутск, но произошло это позднее и посёлок Байкал никак не задело. Рано утром отправлялся оттуда местный поезд «мотаня» в несколько инвалидных вагонов, прозванный так потому, что мотался он ежедневно туда-обратно, в Слюдянку, где райцентр, и назад, и около полуночи возвращался. Я в своём железнодорожном домишке сверял по его прибытию, о котором он извещал резким гудком, время. «Мотаня» доставлял из Слюдянки последним поселенцам кругобайкальских станций и разъездов хлебушко и был по-свойски услужлив: не однажды я, отправляясь в богатую ягодой и орехом тайгу, просил притормозить на таком-то километре — «мотаня» и высаживал, и потом подбирал, а если кто запаздывал выйти в дороге, ещё и подгонял гудком.

Жизнь самая патриархальная, машинной дороге в скалах и падях улечься было негде, тоннели и галереи казались вечно полусонными, в них на снятой ветке ставили копны, чтобы не мочило под открытым небом. Туристы тогда, в начале 70-х, Кругобайкалку ещё не открыли, и можно было уйти по рельсам в полном одиночестве далеко-далеко, не встретив ни одной души, разве что прострочит мимо на мотоцикле по боковой тропинке покосчик с притороченными вилами. И так приятно было идти и идти неизвестно сколько и куда без всякой надобности, отдаваясь настроению и удовольствию дышать и любоваться окружающей тебя красотой. А уж если по сухой осени пойдёшь — лучше и не бывает. С одной стороны лениво и сыто плещет Байкал, с другой, от полыхающих в красках гор, доносит тепло. Всё вызревшее, умиротворённое, томное — и душа твоя тоже настолько полнёхонька, точно привела тебя в рай. Присядешь на нагретый камень и перед одним тоннелем, и перед другим, попытаешься в полудреме представить, что это были за люди, оставившие нам это благолепие, и не можешь представить, кажется, что так было всегда, со времён сотворения мира, что благолепие это есть не что иное как боголепие. Оглянешься на Байкал, воркующий внизу: да ведь и ему теперь не представить, как бы быть ему без Кругобайкалки, без прекрасной и по-вдовьи тихой своей дочери, которую он не сразу признал, не сразу принял от людей и без которой теперь не чаёт своей судьбы.

На 80-м километре, где когда-то был блокпост, непременно сворачивал я в таёжную сторону. В глубине распадка там большой фасонистый дом периода, как говорят архитекторы, «железнодорожного модерна» той поры, когда настигались вторые пути. Назначение его было самое рядовое — путевая полуказарма, но выглядел он так, будто и в Европе побывал, и от родины не отстал: высоконький и одновременно приземистый, угловатый, узловатый, но того масштаба и тех линий, когда нигде не торчит и нигде не жмёт. Приятно было и любоваться ею, этой полуказармой, со стороны, тянуло посидеть и внутри. От неё начиналась тропа вдоль речки в брусничник и голубичник, и миновать её никак было нельзя. Брошенную и полуразрушенную, вот-вот, казалось, готовую рухнуть, её привел в порядок и «подбодрил» мой товарищ, преподаватель университета, мастер на все руки, Валерий Зиновьев, сопрягшись с кем-то ещё, и мы по дороге в ягодник обязательно заходили с ним посидеть в её стенах и отдавались старине и тёплому, какому-то молитвенному, полупшепотливому, ничего не значащему, из нутра наплёскивающемуся разговору. Потом в мастерской у иркутской ху-

дожницы Галины Новиковой я вдруг увидел этот дом во всей его благородной старости и в нимбе осенней позолоты — увидел и с таким, должно быть, воодушевлением, как о родном, родительском, стал о нём говорить, что художница тут же порывисто и вручила мне этот холст. Позднее, вроде уже и отреставрированный, дом сгорел. Сожгли, наверное. Сожгли, чтобы сжечь, так же как мой товарищ не дал ему упасть, чтобы он жил. Недавно поставили на его место по сохранившимся чертежам новодел... Но что такое новодел? Это как ребёнок из пробирики — живым не пахнет. И стоит этот новодел, озирается, не понимая, к чему он здесь и что от него требуется. Много что сожжено на Кругобайкалке из деревянной её красоты. Или разобрано на дрова. Варварство любит идти следом за совершенством, и прошлось оно разбойно по всей заповедной дороге. Наполовину опустел, разобранный на дрова или сожжённый из азарта к разрушению посёлок Маритуй, самый большой и красивый на Кругобайкалке, картинно и весело протянувшийся по долине реки почти на километр. Жизнь здесь кроилась полной мерой: церковь, железнодорожное училище, метеостанция, больница, средняя школа, уже в 1908 году маритуйские театралы, не оставая от столицы, поставили на клубной сцене «На дне» М. Горького. В Маритуте в послевоенные годы напиток-вался красотой, добротой и чувством справедливости Леонид Бородин, известный бунтарь в борьбе за эту справедливость в советское время и автор дивной и нежной повести «Год чуда и печали». И автор книги о судьбе ледокола «Байкал» историк Алексей Тиваненко вышел из Маритуты, одним из первых начал он разыскания о паромной переправе и о гибели «Байкала», одним из первых стал добиваться, чтобы Кругобайкалку взяли на государственную охрану. А сколько железнодорожников, командиров производства с громкими именами маритуйского происхождения, сколько учителей и воинов! — будто то был город! Неужели это закон на все времена, что после полной и созидательной жизни — жизнь полая, пустая, выдирающая всё, что засеяно было благой деятельностью?!

В середине 70-х Кругобайкалка всколыхнулась от спячки, когда загремел БАМ и в порт с Транссиба потянули грузы для переправки на северный Байкал. Все пути за моим домиком до станции заставлены были вагонами и платформами, на грузовом причале срочно смонтировали порталные краны, в посёлке стало людно от проезжего народа. И у «мотани» прибавились вагоны, он теперь назывался рабочим поездом — и верно, каждое утро рабочие уезжали на укрепление рельсового пути и байкальского берега. Горячки не было, основные грузы шли через Тайшет на Лену, но рабочий ритм года три-четыре был, и порталные краны через дорогу перед моими окнами с лязгом загружали сухогрузы и баржи днём и ночью.

В те же годы Кругобайкалку обнаружили туристы и энтузиасты из общества охраны памятников. «Обнаружили» словно бы даже по счастливой случайности: лежала-стояла рядом в двух часах езды от Иркутска, хоть с одного конца, от порта, заходи, хоть с другого, от Култука, хоть с третьего, по тропе от Транссиба, но до поры до времени ниоткуда не заходили. Почему интерес проснулся именно в эти годы? Да потому, очевидно, что устали жить в беспмятстве одним только сегодняшним днём да начертательным, не способным возрасти из родной почвы будущим, потому что бескорневое, безглубинное существование сделалось слишком болезненным. Достигли, так сказать, «восковой спелости», появилась потребность осознать себя как народ магистральный, идущий издалека и далеко, энергичный, стойкий, а не уткнувшийся в тупик. Потребовался толчок из прошлого. Тогда же, в эти же годы, в канун 600-летия битвы, пошли на Поле Куликово, на Бородино, вспомнили о великих могилах, бросились читать Достоевского и Лескова, возросла в меняющемся духовном климате «деревенская» литература, русские души по словечку, по вздоху, по поклону, по шажку принялись возвращаться в своё православное лоно. Сыграло свою роль созданное ещё в 60-х и за десятилетие окрепшее Российское общество охраны памятников истории и культуры. Этим путём вышли и на Кругобайкалку. Открылись глаза, и представшее перед ними озарилось подлинным светом.

Одним из первооткрывателей Кругобайкалки был оператор Иркутского телевидения, солдат Великой Отечественной, закончивший войну у Рейхстага, Ольгерт Маркевич. По меньшей мере, он не оставил своё открытие при себе, а оповестил о нём и местное отделение общества охраны памятников, и местный народ. В Култуке О. Маркевич разыскал ветерана Кругобайкалки ещё с первых путей, а затем и вторых, Д. З. Гаврилова, в то время уже не поднимавшегося с постели, но сохранившего прекрасную память. Ещё десятилетним маль-

чишкой пришёл он на стройку, а вернее, стройка пришла в его старинный прибайкальский посёлок, был на первых порах коногоном, возил из карьера на насыпи грунт, показал себя смыслёным, переимчивым и к рабочему мастерству, и к инженерному, и на вторых путях, повзрослев, крепил уже бетонные подпорные стенки, а затем поднялся до бригадира мостовиков, легко справлявшегося с инженерными приборами, хотя в детстве ходил в церковно-приходскую школу всего две зимы. И рассказывал обо всём с такими подробностями, будто было это вчера. Раз за разом, снова и снова приезжал Ольгерт Маркевич к словоохотливому старику, чудом задержавшемуся на земле, обрадованному, что вот и его воспоминания понадобились, что дождался... На свидетельства его потом ссылались почти во всех книгах о Кругобайкалке. А было их за последнее десятилетие, восторженных и деловых, вышедших из-под пера поэтов, журналистов, историков и инженеров, никак не меньше десяти. Притом и инженеры, профессионально раскрывая Кругобайкалку, неминуемо становятся поэтами, точно сам «предмет» описания и внимания, сам «объект» любви и поклонения награждает каждого, кто ступает на эту землю, лирическим даром, так же как показали себя поэтами сто лет назад авторы так называемых инженерных сооружений.

Затем началось туристское паломничество. С первым летним теплом идут и идут по шпалам с рюкзаками, наезжают отовсюду, в том числе и с благословенных югов, ставят палатки на берегу где-нибудь подле тоннеля или галереи, чтобы красота постоянно была перед глазами, живут неделями, умильными вздохами освобождаясь от копоти городов и «перестроек». Теперь здесь едва не в каждом распадке понастроены турбазы и базы отдыха, но какой же уважающий себя турист полезет в дорогие стены, если под небом благодать изливается на него днём и ночью, в дождь и ветер. И полнят души, укрепляют дух, считают письмена красоты и чистоты с рукотворного и нерукотворного, сошедшихся воедино в объятиях вечности.

Ныне Кругобайкалка — историко-культурный и инженерно-ландшафтный памятник федерального значения. Звучит. К юбилею железнодорожники принарядили её, обновив вокзалы на Байкале и в Слюдянке, вернув им свежесть первоначального вида. Рядом с мраморным зданием слюдянского вокзала — бюст М. И. Хилкову, радетелю и заботнику Кругобайкалки в самые горячие её годы. На ст. Байкал встал на путях, словно с неба спустился, вагон-церковь, отсюда с мощами иркутского святителя Иннокентия, обретению которых исполнилось двести лет, двинулся он в Иркутск, а затем по Транссибу на БАМ.

Как это всё к стати и как хорошо!

И возвращённый на Кругобайкалку в голове туристического поезда паровоз с басистым гудком — тоже справедливая дань тому времени, представляющему теперь былинным, когда Россия вздымала немереные богатства на востоке в собственную славу и мощь.

Было такое время!

2005

Государственное учреждение культуры
Иркутская областная государственная
универсальная научная библиотека
им. П. П. Молчанова-Сибирского

-С0005-