

Екатерина БАРАНОВА

Aa+

# Американцы хотели нажиться на Транссибе, а англичане писали про него небылицы



18 октября исполняется сто лет Транссибу.

Фото: REUTERS

18 октября 1916 года с открытием моста через Амур близ Хабаровска завершилась строительство Транссибирской магистрали – самой длинной железной дороги в мире (ее протяженность 9288,2 км)

Понятно, что Запад не мог не обратить внимания на строительство Транссибирской магистрали - крупнейшую стойку конца XIX – начала XX века. О том, как реагировали зарубежные страны на масштабный русский проект, «КП» рассказал старший научный сотрудник Государственной публичной научно-технической библиотеки Сибирского отделения РАН Сергей КАНН.

– Проект Транссиба и так был сверх масштабным, однако царское правительство уделило серьезное внимание его пропаганде...

– На западе, естественно, следили за громким проектом. И наше правительство было заинтересовано в том, чтобы его воспринимали как символ величия Российской империи. Для Парижской выставки 1900 г. Россия подготовила экспозицию, посвященную строительству Транссиба, выпустило брошюру «Великая сибирская железная дорога» на четырех языках (английском, французском, немецком и русском). Она до сих пор пользуется спросом в европейских библиотеках, имеется в зарубежных вузах.

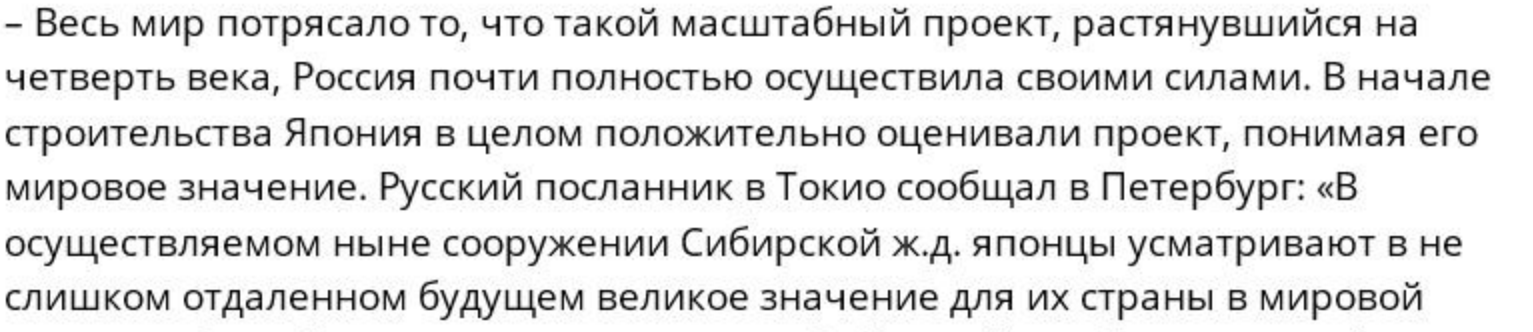


ФОТО - Альбом видов Западно-Сибирской железной дороги 1892-1896.

– А как за границей реагировали на российскую стройку, что писала зарубежная пресса?

– Весь мир потрясало то, что такой масштабный проект, растянувшийся на четверть века, Россия почти полностью осуществила своими силами. В начале строительства Япония в целом положительно оценивали проект, понимая его мировое значение. Русский посланник в Токио сообщал в Петербург: «В осуществляемом ныне сооружении Сибирской ж.д. японцы усматривают в не слишком отдаленном будущем великое значение для их страны в мировой торговле. Они убеждены, что с открытием Сибирской ж.д. Япония приобретет первенствующее место как главная промежуточная торговая станция между новым и старым миром». Но затем, по мере продвижения проекта, и особенно после заключения договора с Китаем о строительстве КВЖД через Манчжурию, японцы стали относиться к Транссибу настороженно.

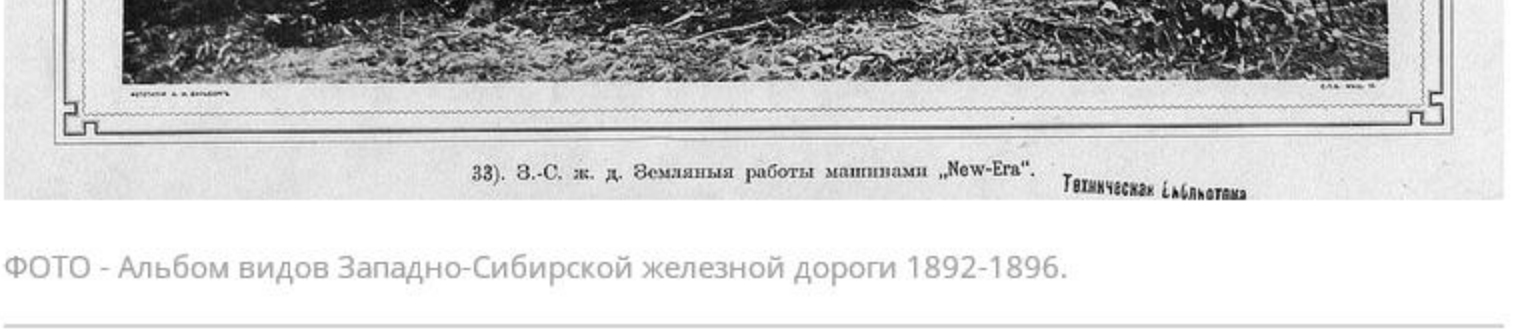


ФОТО - Альбом видов Западно-Сибирской железной дороги 1892-1896.

Франция и Германия в целом положительно оценивали проект, старались защитить русское предприятие он несправедливых нападок, понимали его мировое значение.

А вот англичане вообще намеренно искажали информацию. Например, инженер Барри, который проехал по железной дороге летом 1900 года, утверждал в британском издании Daily Mail, что дорога никуда не годится, а могущество России – «громадный мыльный пузырь». Статья наделала много шума, были возражения, в том числе с французской стороны. И это, конечно, не единственная публикация того времени в английской прессе. В журнале Graphic утверждалось, что все шпалы Транссиба сгнили, скорость поездов на многих участках не превышает 5 миль в час, и дорога развалится через два года...

Звучали и ноты ревности. Английские журналисты писали, что Россия настолько усиливается на Востоке, что создается угроза морским коммуникациям и торговому превосходству Британской империи.

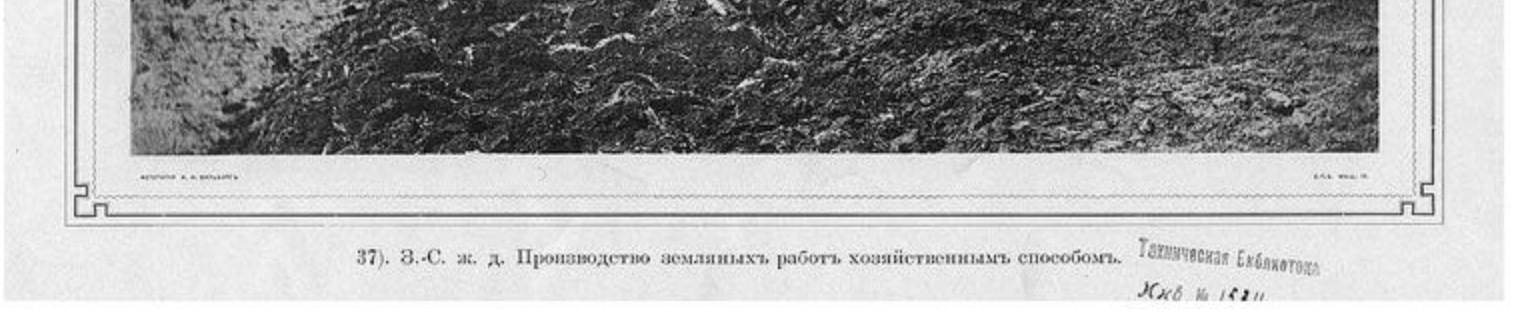


ФОТО - Альбом видов Западно-Сибирской железной дороги 1892-1896.

– А что говорили американцы?

– Их больше интересовала финансовая сторона дела: как можно нажиться на русском проекте, экспортируя свой капитал и товары. Американцы поставляли нам землеройные машины New Era на конной тяге, они впервые были испытаны именно при строительстве Транссиба.

– Сколько стоила американская техника?

– Землеройная машина (российское правительство закупило несколько таких машин) обоходилась России в 2364 рубля. Плеть доставка из Нью-Йорка до Златоуста – 1379 руб. Стоимость одной землеройки вместе с доставкой в Россию была сопоставима с годовой зарплатой ведущих инженеров, руководивших постройкой Транссиба.



ФОТО - Альбом видов Западно-Сибирской железной дороги 1892-1896.

Кстати, американцы предлагали нам еще и машину для укладки путей вместе с материалами и рабочей силой. Надо признать, техника была действительно эффективной. С ее помощью можно было укладывать четыре километра путей в день. Но русское правительство приняло решение все делать своими силами (отказались, кстати, еще и от помощи французов, которые предлагали наладить производство рельсов). Государство не могло потянуть многие расходы, к тому же оно не хотело впадать в зависимость от иностранного золота. Поэтому практически вся железная дорога строилась вручную.

Сохранились фотографии людей, железные носы на себе и укладывают тяжеленные шпалы в полцентнера весом.

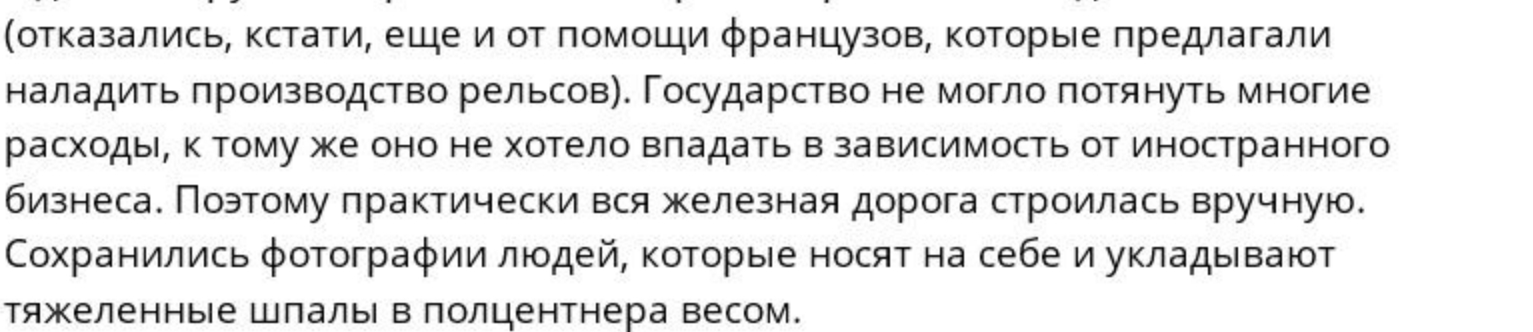


ФОТО - Альбом фотографий Сибирской ж.д. на Всемирной выставке в Париже 1900.

– Много писали о том, что Транссиб стал кладбищем для многих строителей, так как они работали в нечеловеческих условиях. Это действительно так?

– В значительной степени, это миф советского времени. Я внимательно смотрел документы и пришел к выводу, что были единичные случаи гибели людей, как на любой стройке. Более того, после каждого такого случая проводилось тщательное разбирательство происшествия, выявление виновных (как правило, виновными оказывались сами рабочие) и компенсировались компенсации пострадавшим за потерю здоровья (или родственникам на погребение).

– Мы решились строить своими силами. Какие неординарные инженерные решения нашли российские строители?

– Особого внимания заслуживают мосты. Например Обской мост консольной системы. Решение наших инженеров позволило, существенно сократив расходы на его строительство, сделать его прочным и устойчивым к ледоходу, ведь на сибирских реках проход льда носит очень сложный характер. Мост простоял 100 лет и выдержал несколько серьезных наводнений.

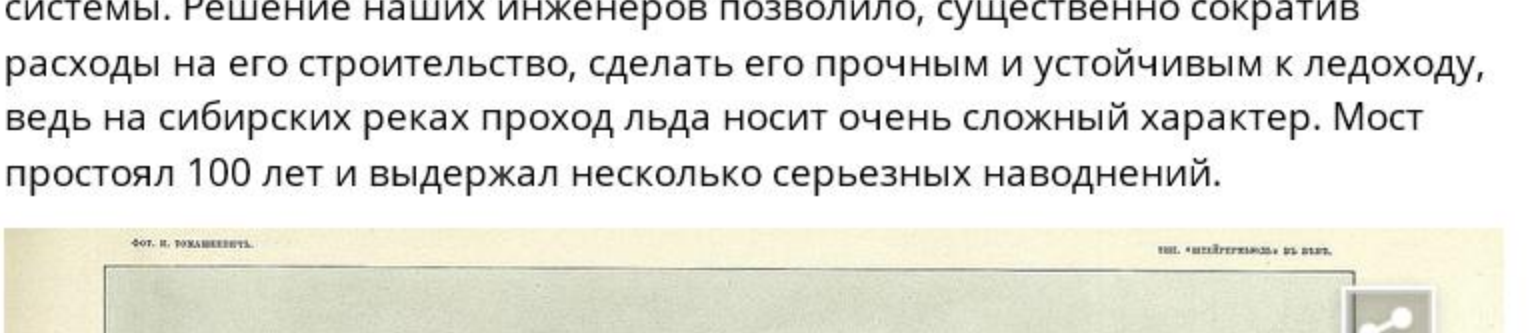


ФОТО - Альбом И.Р.Томашкевича "Великий путь: Виды Сибири и Великой Сибирской ж.д." (Красноярск, 1899).

При строительстве Кругобайкальской железной дороги наши строители практически первыми в мире стали использовать электричество при проведении буровзрывных работ.

Русские инженеры нашли интересные решения для строительства в условиях вечной мерзлоты, которая существует в Забайкалье. Для водоснабжения использовались специальные отапливаемые галереи – деревянные ящики, продаваемые теплым воздухом.

– Когда Сибирская железная дорога была почти построена, бельгийская газета Messager de Bruxelles писала что российские инженеры обходили природные трудности, «вместо того, чтобы побеждать их» (например мосты устраивались в местах естественного сужения рек), из-за чего дорога получилось слишком извилистой. Как вы прокомментируете это высказывание?

– Дело в том, что, когда строительство только начиналось, денег на проект практически вообще не было. Глава правительства С. Ю. Витте с трудом нашел первую сумму в размере 150 миллионов рублей. За счет приспособления к местности удалось сэкономить большие средства. Впрочем, есть примеры преодоления неимоверных природных трудностей нашими инженерами. Например, в 1902-1905 годах на Кругобайкальской железной дороге на протяжении 89 км было построено 38 сложнейших тоннелей, 15 каменных галерей, 248 мостов и виадуков, 268 подпорных стенок. Там практически нет ста метров дороги без какого-либо искусственного сооружения.