

КАК ВЕЛИКИЙ СИБИРСКИЙ ПУТЬ ПОДОШЕЛ К АМУРУ

Ровно 100 лет назад, 12 февраля 1914 года, у небольшой станции Кимкан произошла смычка восточного и западного участков Амурской железной дороги.

Биробиджанская звезда. 11 (17197). 11.02.2014.



Этим завершилось одно из величайших строителей Российской империи – прокладка великой Транссибирской магистрали, которая соединила сквозным железнодорожным путем столицу Российского государства Петербург на Балтике с городом Владивостоком на Тихом океане.

Часть укладки последних метров Амурской дороги выпала на подразделение рабочих, которыми руководили инженер А.Пассек и техник Радкевич. Событие произошло без помпы, строители поздравили друг друга с окончанием работ. А торжественная церемония стыковки состоялась 17 февраля этого же года на станции Облучье. В этот день туда прибыли на поезде из Алексеевки (сейчас г.Свободный) главный начальник края шталмейстер Николай Гондатти и начальник работ по сооружению дороги инженер Александр Ливеровский. Высокие гости забили так называемый «серебряный» костыль в одну из шпал, и уже этот момент стал датой окончания строительства железнодорожной колеи Транссиба, или, как тогда его именовали, Великого Сибирского пути. Так что у нынешних железнодорожников Облученского узла есть повод отметить 17 февраля как дату самого знаменательного события в его истории.

Далее хронология ввода магистрали в эксплуатацию выстраивалась следующим образом. После 17 февраля открылось пробное сквозное движение, а в первых числах марта Государственная дума приняла закон о разрешении обратить рабочие ветви дороги в постоянные: началась перевозка платных частных грузов, а следом пошли и пассажирские поезда. На первой поре интенсивность движения была весьма скромной – всего по пять-семь пар составов в сутки. На более чем 350-километровом отрезке Амурской дороги, пересекающей территорию нынешней ЕАО, вскоре были построены паровозные депо на станциях Облучье, Бира, Ин.

Строительство всей Амурской дороги от г.Сретенска (Забайкалье) до Хабаровска обошлась в 264 млн рублей, что по тем временам было фантастической суммой. Но не только по величине затрат она вошла в число крупнейших государственных предприятий. Амурская железная дорога имела громадное значение для упрочения положения России в Приамурье: она была построена трудом российских рабочих без участия заграничной рабочей силы. Строительство дороги было закончено ранее срока, десятки миллионов рублей заработной платы остались в России, а вместе с тем и тысячи рабочих, привлеченных из европейской России в Приамурье. Они ознакомились с этим краем, и многие из них осели здесь.

ПЕРВОЙ БЫЛА УССУРИЙСКАЯ ДОРОГА

Необходимо хотя бы в общих чертах рассказать об истории строительства Транссиба. Реализация этого проекта началась в 1891 году одновременно с Челябинска и Владивостока. При том на закладке нулевого километра во Владивостоке 19 мая этого же года присутствовал наследник российского престола цесаревич Николай, только что прибывший в бухту Золотой Рог из кругосветного морского путешествия. По проекту дорога получила название Уссурийской и должна была соединить Владивосток с Хабаровском с общей протяженностью около 800 километров (716 верст). На прокладке магистрали и возведении станционных строений трудились солдаты Уссурийского батальона, наемные рабочие, завербованные в Центральной России, а также каторжане, привезенные сюда из российских острогов. Широко использовались наемные рабочие из соседнего Китая и в меньшем числе – из Кореи.

На изысканиях и строительстве дороги работало свыше 60 инженеров, в том числе инженеров путей сообщения. Начальник работ Уссурийской железной дороги О.Вяземский сумел сплотить вокруг себя молодых, талантливых специалистов. Работая в условиях дикой местности, состоящей из дремучей тайги, гиблых болот и многочисленных рек, речушек, строители

закончили прокладку магистрали в 1897 году, и с первого ноября она вступила в эксплуатацию. Так же ускоренно строился западный участок Транссиба, и в том же 1897 году он подошел к Сретенску. От этого города до Хабаровска оставалось чуть более двух тысяч километров. И тогда было принято неожиданное для первичного проекта решение – вести дальше дорогу не по российской территории, а завести ее от Сретенска в Маньчжурию и соединиться с Уссурийской железной дорогой через территорию соседнего государства. На то были две веские причины. Первая: годом раньше между Россией и Китаем был заключен военный союз, между государствами сложились добрососедские отношения, тысячи китайских рабочих получили возможность зарабатывать средства на строительстве Транссиба, на добыче золота в Забайкалье и Приамурье, на других хозяйственных работах. Причина вторая: дорога через Маньчжурию от Сретенска до выхода на Уссурийскую магистраль была, по расчетам, на 500 километров короче, что давало возможность сократить затраты государственных средств на огромную величину. Железнодорожный путь, проложенный через территорию соседнего государства, был сдан в эксплуатацию в 1903 году и получил название Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД).

Однако уже в 1904 году Россия жестоко поплатилась за непродуманное решение строительства КВЖД. Началась русско-японская война, и значительная часть дороги перешла Японии. Тогда царское правительство вернулось к первоначальному плану строительства Транссиба – провести железнодорожную колею от Сретенска к Амуру у Хабаровска по территории Забайкалья и Приамурья. Этот участок протяженностью две с небольшим тысячи километров получил в проекте название Амурская железная дорога, которая начала прокладываться с запада в 1908 году, а с востока навстречу – тремя годами позже.

И КАТОРЖНЫЕ КОМАНДЫ

На прокладку Амурской железной дороги было привлечено в общей сложности более 50 тысяч человек. Так же, как и на строительстве Уссурийской железной дороги, сюда были переведены части Уссурийского железнодорожного батальона, завербованы рабочие из Сибири и Центральной России, а также широко использовался труд каторжан. Об этой категории рабочей силы стоит рассказать чуть подробнее.

Каторжные команды работали на тех же условиях, что и вольнонаемные бригады строителей, по таким же нормам и расценкам. К примеру, здоровые и сильные мужики зарабатывали в месяц до 50 рублей. Чтобы понять, какими были в то время эти деньги, можно привести следующее сравнение. Так, годовое жалование офицеров Амурского казачьего войска составляло 400-500 рублей.

Любопытно будет узнать, каким было продовольственное и бытовое обеспечение каторжан. Рабочий день у них продолжался с шести утра до шести вечера. При том на обед и послеобеденный отдых отводилось два часа (с 11 до 13 часов), в 7 час. 30 мин. и в 16 час. – остановки работ на 30 минут для чаепития, жили они в стационарных лагерях, состоящих из бараков для каторжников, помещений для охраны, столовых, бань, наблюдательных вышек.

Арестанты получали в день полтора килограмма хлеба, на обед полагалось 300 граммов мяса, 100 г крупы, 200 г овощей, ужин состоял из каши рисовой или других круп и 30 граммов сала. Пили каторжане только кипяченую воду, которой было в достаточном количестве. При каждой команде каторжан находился фельдшер.

ПО ЛЬДУ И НА ПАРОМАХ

Транссиб, вступивший в постоянную эксплуатацию в феврале 1914 года, имел одно «узкое место» - рельсовый путь заканчивался у станции Покровка, а мост через Амур еще не был достроен, поэтому вплоть до 1916 года Амур преодолевался железнодорожными составами зимой по льду, а летом – на специальном пароме. Ледовая переправа была сопряжена с большими затратами. Когда заканчивался ноябрьский ледостав, на обозначенную вешками будущую переправу намораживали дополнительный слой льда высотой до одного метра. На него укладывали рельсошпальную решетку и по ней пропускали укороченные составы. При этом пассажиры преодолевали Амур пешком, дабы избежать несчастных случаев. Без происшествий, однако, не обходилось. Как-то уже вблизи берега ледовая переправа не выдержала тяжести паровоза, лед проломился, и паровоз оказался в воде, благо на неглубоком месте. Паромная перевозка составов была более надежной и практически безопасной.

Мост наконец был достроен и вступил в эксплуатацию пятого октября 1916 года. Вот что было по этому поводу сообщено в газете «Приамурские ведомости».

«Мост наследника цесаревича Алексея Николаевича составляет замыкающее звено Великого Сибирского железнодорожного пути, связывающего Дальний Восток с Европейской Россией... Комиссия не может не засвидетельствовать, что все работы по постройке моста через р. Амур исполнены с особой тщательностью и вполне соответствуют тому выдающемуся значению, какое имеет длиннейший мост в России». Из акта приемочной комиссии.

ДЕТИЩЕ ЛИВЕРОВСКОГО

Строительство восточного участка Амурской дороги от станции Облучье до станции Покровка заканчивалось под руководством талантливого инженера А.В.Ливеровского. Именно он в 1891 г. начинал сооружение Великой Сибирской магистрали от Челябинска, и вот ему же выпала честь завершить прокладку Транссиба на самом последнем его участке, чем он очень гордился. На склоне своей жизни (умер он в 1951 году) Александр Васильевич писал:

«Что может быть радостнее, чем видеть, что где-то в глухой тайге, в пустынной, безлюдной, бездорожной местности изо дня в день растут насыпи, углубляются выемки, расступаются горы, давая проход рельсовому пути, смиряются бурные потоки, оседланные красивыми мостами, и многоводные величественные реки подчиняются всепокоряющему человеческому разуму... А вокруг на пустом месте возникают копи, рудники, новые заводы, фабрики, селения, развивается новая жизнь».