

Н. В. Дмитриев

АЙДА С НАМИ ЗА БАЙКАЛ, К ВЕЛИКОМУ ОКЕАНУ

(В помощь путешественнику)

Благовещенск
Издательство БГПУ
2016

Н. В. Дмитриев

**АЙДА С НАМИ ЗА БАЙКАЛ,
К ВЕЛИКОМУ ОКЕАНУ**

(В помощь путешественнику)

Благовещенск
Издательство БГПУ
2016

УДК 908(571.6)
ББК 26.891(255)
Д 53

Дмитриев, Н. В.

Д 53 **Айда с нами за Байкал, к великому океану (В помощь путешественнику) / Н. В. Дмитриев.** — Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2016. — 64 с.

ISBN 978-5-8331-0358-6

В издании в увлекательной форме рассказа о проезжаемых на автомобиле и в пассажирском вагоне местах даны сведения о географических объектах вокруг озера Байкал и на российском Дальнем Востоке, включающие в себя топонимические данные, занимательные факты из истории населённых пунктов, строительства автомобильных и железных дорог и многое другое. Данный очерк будет полезен всем, кто любит путешествовать по России, интересуется её историей и топологией, а также тем, кто стремится расширить свой кругозор.

Фотографии на обложке — Дмитриева Е. П.

Литературно-художественное издание

Лицензия ЛР № 040326 от 19 декабря 1997 г.
Подписано в печать 07.07.15. Формат 60×84 1/16. Бумага офсетная.
Отпечатано на дупликаторе. Усл. печ. л. 3,72. Уч.-изд. л. 3,72.
Тираж 100 экз. Заказ 3238

Издательство Благовещенского государственного
педагогического университета
Типография Благовещенского гос. пед. университета 675000,
Амурская обл., г. Благовещенск, ул. Ленина, 104

ISBN 978-5-8331-0358-6

**УДК 908(571.6)
ББК 26.891(255)**

© Н. В. Дмитриев, 2016
© Издательство БГПУ, 2016

Посвящаю маме моей, Дмитриевой Галине Егоровне.
Именно от неё у меня эта страсть к географическим
и историческим познаниям.

К читателю

Это не научный труд, это попытка собрать воедино все более-менее интересные сведения о российском Дальнем Востоке и вокруг Байкала.

Надеюсь, что сей опус пригодится, в первую очередь, тем, кто путешествует по железным и автомобильным дорогам региона, кто просто интересуется историей нашей Родины.

Не забываем и людей мужественной и трудной профессии – дальнотойщиков. И для них эта книга.

*«...Архивы ждут – не дождутся
той трудолюбивой руки,
которая когда-нибудь пыль
от хартий отряхнув,
правдивые сказания перепишет
и поведаст их Отечеству».*

*(Из речи Протопресвитера
военного духовенства
о. А Желобовского
на праздновании столетия
«Управления церквями и духовенством
военного ведомства» 4 апреля 1900 г.)*

АЙДА С НАМИ ЗА БАЙКАЛ, К ВЕЛИКОМУ ОКЕАНУ (В помощь путешественнику)

В последнее время всё большую популярность получают поездки на Дальний Восток, в частности, на российские берега Японского моря. Песчаные пляжи с чистой водой, своеобразные приморские города и прибрежные посёлки манят к себе всё больше и больше людей. Ну, и мы поедем!

Вместе с тем, не менее популярен также отдых на Байкале, и в этой связи мы постараемся побывать и там.

Предлагаю, читатель, в Приморье – поездом, обратно же будем возвращаться на автомобиле (его мы купим на «Зелёнке» или в каком-либо салоне); так больше и увидим, и познаем историю огромного куска Отчизны, при освоении которого на алтарь Отечества было положено немало человеческих жизней. Парням же на огромных фурах придётся всю книгу от корки до корки держаться за ба-ранку.

И ещё. Держи, пожалуйста, географический атлас под рукой, с ним легче усвоить прочитанное, поверь. И возьми фотоаппарат – свои фотки добавишь к моему словоблудию.

Ну-с, поехали!

*Он с лязгом подкатил, остановился,
входные двери настежь распахнул,
и каждый первым влезть в него стремился,
шум голосов сливался в общий гул.
Вот тронулся, и, скорость набирая,
летели мимо поле и река.
Трезвонила колёс стальная стая,
мелькали стрелки, мчались облака...*

(С. Гловюк)

До Владивостока, или просто «Владика», который, без сомнения, является одним из символов восточного края нашей страны, мы, как и уговаривались, добираемся «паровозом» по Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиб), указ о строительстве которой 17 марта 1891 года подписал папа Николая II император Александр III Александрович. Стальные нити должны были соединить Челябинск (Селяба – башкирская крепость когда-то на речке Миасс

была), уже имевший железнодорожную связь с европейской частью России, и Владивосток, русский порт на Тихом океане. Кроме Челябинска, стартовой западной точкой Транссиба рассматривались ещё Оренбург и Тюмень, куда также к тому времени уже были протянуты паровозные колеи из Центра.

У меня есть предложение - пока ты валяешься на вагонной полке или просто глядишь в окошко, может, разберёмся, как вообще сюда, за Урал, попали славяне? Согласен? Тогда слушай.

Организованное на государственном уровне проникновение русских в Сибирь началось с походов отрядов атамана Ермака и его сподвижников в первой половине 80-х годов XVI века. Этими походами преследовалось несколько целей, основными из которых являлись следующие: «принуждение к миру» Сибирского ханства с последующим овладением его территории, а также, в дальнейшем, освоение и разработка богатейших, как вскоре стало очевидным, ресурсов животного и природного миров. Именно за Уралом Россия увидела несметные богатства (рыба, золото, пушнина, лес) и предпочла развиваться, по выражению В.И. Ленина, «вширь», вместо того, чтобы организовывать и углублять производственные процессы и отношения. Уже тогда, видимо, Московия пришла к выводу, что проще шкурку соболя или бревно отправить, допустим, в Англию и привезти оттуда готовое сукно, нежели построить у себя какую-никакую фабричку. Так и докатились до нефти и газа.

Нашлись люди, которые предупреждали руководителей страны о пагубности такой политики, например, Иван Тихонович Посошков (1652–1725 гг.), рекомендовавший направлять заботу правительства на развитие национальных производительных сил и «не вывозить ни сырьё, ни лён, ни пеньку, но полотна и миткали» и насаждать крупную промышленность, поднимать грамотность населения и т.д., «чтобы люди богателись, а царская казна множилась». И что? А заточили товарища в Петропавловскую крепость, где он скончался через год и точка. Неча власть учить, иш, чо удумал!

Ладно, проехали. Так вот, первыми опорными пунктами в Зауралье стали Тюмень (1586) и Тобольск (1587). Именно оттуда начинали свой путь большинство отрядов для «проведывания новых земель». Основу отрядов составляли казаки или «служилые» и «промышленные», т.е. люди, занимавшиеся промыслами, преимущественно пушным. И вот эти люди ценой невероятных усилий и личных лишений за какие-то полвека покрыли всю Сибирь ясаком,

добравшись в 1639 году до Охотского моря, а в 1643 – до Колымы. Ясак – это дань, в основном, пушшиной, с местных племён в пользу пришлых. Как тогда говорили: «прибыль великую Государевой казне учиняли». Одним из мотивов движения «встречь Солнца» было в том числе и истощение базы пушного промысла на месте пребывания. Поговорку-то: «После меня – хоть потоп» не сегодня же утроем придумали.

Основанный в 1632 году Ленский острог, ставший позднее Якутском, превратился в центр исследовательских походов на Чукотку, Камчатку, Курилы, Аляску и Амур. Походы эти совершались чаще всего по рекам на стругах, ладьях или дощаниках под парусами, на вёслах, тащили их «супротив течения» бичевой, идя по берегу, и волоком меж рек.

Что касается жертв, то вот пример. Известный всем Семён Дежнёв глубокой зимой 1649 года «доволокся на Анадырь-реку с двенадцатью людишками и я, Семейка Дежнёв, с ними». Вышло же в поход на нескольких морских кочах двумя с небольшим годами ранее девяносто шесть человек и Дежнёв был при них «досмотрщиком государева интересу». А сколько таких походов было... Кстати, отчёт дежнёвский пролежал в писчей избе Якутского воеводства сто лет, пока на него не наткнулись исследователи из состава Экспедиции, организованной Российской Академией Наук для изучения «вновь приобретённых земель». А сколько таких отчётов не найдено или утрачено...

Вернёмся, однако, на Транссиб, строить который решили тремя участками: Челябинск – река Обь (Новониколаевск, он же Новосибирск); р. Обь – город Сретенск на р. Шилке в Забайкалье и Владивосток – Хабаровка (так сначала именовали нынешний Хабаровск). Связь между Сретенском и Хабаровкой пока предполагалась «водяным путём» по Шилке и Амуру.

Официальный старт сооружению Великого Сибирского пути дал находившийся проездом во Владивостоке 23-летний цесаревич Николай. В то время будущий Николай Второй по поручению отца совершал морской вояж из Кронштадта в Японию, где имел встречу с тамошним императором. Кстати, в Токио на наследника русского престола напал какой-то японец (говорят, это был сотрудник местных правоохранительных органов) и ударил его саблей, не причинив, впрочем, особого вреда здоровью предпоследнего романовского отпрыска по царской линии. Но осадок, наверное, остался, если

проследить дальнейшие русско-японские отношения. Так вот, Николай Александрович, возвращаясь посуху в Санкт-Петербург через Сибирь, 19 мая 1891 года во Владивостоке «соизволил лично наложить лопатой грунт в тачку, свезти её и опрокинуть» в насыпь полотна дороги. Расстояние, по разным источникам, колеблется от 30 до 12 метров. Сие событие произошло в районе третьего километра от вокзала, в Куперовой пади.

Современное здание владивостокского вокзала стоит с 1915 года, отреставрировано итальянцами в начале 1990-х. Привокзальная площадь в 1913-15 гг. была поднята на несколько метров за счёт грунта из выемок железнодорожной колеи.

Строительство уссурийского (Владивосток - Хабаровка) участка Транссиба было разбито на две части, которые разделяла пристань Графская. Сегодня это район Дальнереченска. Спросишь: почему Графская? Отвечу: в 1859 году на горе у слияния рек Уссури и Имана (так здесь называли диких козлов) разместили штаб Ставки Генерал-губернатора Восточной Сибири графа Н.Н. Муравьёва-Амурского, при штабе – войско и место это стали именовать «гарнизон Графское», а на самой горе со временем возвели церковь «на пятьсот человек около казармы 8-го Восточно-Сибирского линейного батальона на самом высоком месте, так, что и с р. Уссури, и с р. Имана она будет видна на далёком расстоянии». Закладка её состоялась 11 апреля 1900 года и первый камень в фундамент положил полковник Допроправов. На это дело было отпущено 10000 рублей из военного ведомства, 5 000 рублей «по ходатайству Главного Начальника края на воспособление постройки» выделил фонд Императора Александра III. Кирпич солдаты заготовили самостоятельно, камень для фундамента на пароходах «Атаман» (капитан Лухманов) и «Казак Уссурийский» (капитан Дмитриев) доставлен бесплатно.

Много железнодорожных станций и разъездов здесь носят имена руководителей стройки и инженеров-путейцев: Кругликово (заместитель начальника строительства Уссурийской железной дороги Николай Сергеевич Кругликов перед убытием на Дальний Восток воочию изучал опыт строительства Тихоокеанской железной дороги в Канаде), Дормидонтовка (Николай Фёдорович Дормидонтов начинал на участке № 3 Никольск – станция Черниговка, затем руководил постройкой участка № 9 Хабаровка – р. Хор. До него железную дорогу планировали пустить от Хабаровки на юг через Ка-

закевичево по правому берегу р. Уссури, оставляя горный массив Хехцир слева. В дальнейшем он работал на строительстве КБЖД «с богатой экономией для казны»), Красицкий (Витольду Витольдовичу Красицкому ампутировали ногу по возвращении с Дальнего Востока, там (здесь) он и туберкулёз подхватил. Сестра его родной бабки была замужем за Михаилом Огинским, помните его «Полонез»?), Вяземская, Котиково, Гедике (Владимир Гедике), Снарский (Болеслав Аполлинарьевич Снарский), Розенгардовка (инженер путей сообщения Лев Моисеевич Розенгард удостоился Архипастырской благодарности за пожертвование ста рублей на строительство православной церкви в станице Венюковской на берегу Уссури), Эбергард (Юлиан Иванович Эбергард руководил строительством моста через р. Иман, ныне – Бол. Уссурка), Прохаско, Шмаковка (инженер В.С. Шмаков при выборе места для возведения железнодорожного моста в районе нынешнего Лесозаводска сорвался с утёса на р. Уссури, зашиб грудь, простыл и умер 5 января 1888 года. Установку памятника на могилу Владимира во Владивостоке на Покровском кладбище организовал его друг Леонид Прохаско. Они жили в одной каюте на переходе морем из Одессы во Владивосток в 1886 году), Краевский, Свиягино (Николай Сергеевич Свиягин – начальник строительства участка от Никольск-Уссурийска до станции Пограничная), Дроздов (Филарет Николаевич Дроздов), Кнорринг (Фёдор Иванович Кнорринг принял от О.П. Вяземского дела по достройке Уссурийской железной дороги), Кипарисово (Александр Фёдорович Кипарисов был начальником первого эксплуатационного участка Уссурийской дороги станция Владивосток – станция Кипарисово), Надеждинское (инженер Надеждин). На станции Котиково Транссиб ближе всего подходит к китайской границе (3 км). Разъезд Барановский назван в честь Иосифа Гавриловича Баранова – военного губернатора Приморской области (1881–88 гг.), а на станции Губерово вспоминается интендант (1900–03 гг.) Приамурского военного округа генерал-майор Губер Константин Петрович.

Определённые трудности были в районе Байкала. Дорогу с запада довели до пристани Байкал на левом берегу истока Ангары и дальше проложили от Мысовой (основана в 1892 г.) на юго-восточном берегу озера до р. Шилки. Кстати, курировал от МПС завершение строительства забайкальского участка О.П. Вяземский, до этого руководивший постройкой Уссурийской железной дороги. Орест Полиенович в конце 1880-х был начальником изысканий до-

роги в Забайкалье. Ранее именно инженер Вяземский нашёл удобный спуск для железной дороги с Уральских гор к Челябинску. Это его бюст стоит на перроне ст. Вяземская. Когда пирожки и рыбу покупали, наверняка видели.

Через «Славное море...» функционировала паромная переправа. Один из паромов назывался «БАЙКАЛ» и его привезли из английского города Ньюкасла в семи тысячах ящиков и собирали потом два года.

В 1905 году завершили постройку Кругобайкальской железной дороги (КБЖД) от станции Байкал через Слюдянку до станции Мысовой, она же с 1941 года город Бабушкин в честь И.В. Бабушкина, большевика с дореволюционным стажем. Прошу не путать с Героем Советского Союза М.С. Бабушкиным, советским полярным лётчиком, именем которого назывался район и станция метро в Москве.

Первоначально колея КБЖД была настолько близка к урезу воды, что в суровую погоду она, вода, попадала на вагоны. Между прочим, мой прадед по отцу Михаила в качестве каторжанина вложил частичку своего труда в это сооружение. Кроме моего пращура и его коллег, дорогу строили и приглашённые итальянские туннелестроители.

Современный же ход от Иркутска до Слюдянки пустили в 1949 году, а электротягу дали в 1956-ом. На портале одного из туннелей есть дата – 1946. Где-то сразу за Иркутском станция Большой Луг. Именно там, с весны 1945-го, имел дислокацию военновосстановительный железнодорожный батальон, строивший, в числе других, этот ход через Прибайкальский горный хребет. А урочище то, где сейчас Б. Луг, называлось Ханчин, вроде как «высокий человек» по-бурятски. Да, кстати, в числе других строителей было и некоторое количество пленённых под Сталинградом немцев, румын и итальянцев. Участок же железной дороги Иркутск – Байкал был затоплен водохранилищем Иркутской ГЭС.

Пришёл 1896 год. Коронация Николая II, раздача водки на Ходынке, смертельная давка. Однако было и хорошее. Присутствовавший на мероприятии китайский посланник дал согласие на строительство железной дороги от Читы до Владивостока через Маньчжурию. Говорят, «забашляли» маленько, но... на благое дело, да хорошему человеку... Получилась та самая КВЖД, постройка которой была завершена в 1903 году. Вот скорость и проектирования, и

изыскательских, и строительных работ! А ещё и главный город дороги Харбин на реке Сунгари возвели!

*Кружка на карте удостоин
совсем ещё в недавний срок,
рукою русской был построен
наш любопытный городок...*

(А. Несмелов)

В Иркутской области на ВСЖД есть станция Половина (с. Михайловка), это как раз середина пути по железной дороге от Челябинска до Владивостока именно через Харбин.

И ещё о коронации. К её проведению приурочили масштабное освещение улицы Тверской в Белокаменной электрическими фонарями количеством в 99 штук.

*Всю Тверскую осветили,
электричество пустили,
а в других местах прохожий
поплатиться может рожей!*

(Московский фольклор)

Итоги русско-японской войны 1904-05 гг. побудили ускорить начало сооружения Амурской железной дороги от станции Куэнга в Забайкалье до Хабаровска. В 1907 году начали, в 1916-ом закончили (5 октября Епископы, Благовещенский – Евгений и Владивостокский – Евсеев, освятили железнодорожный хабаровский мост, получивший имя наследника Престола Алексея Николаевича), хотя планировали годом раньше, но помешала Первая мировая война. Дело в том, что фермы для моста через Амур делали в Варшаве, на заводе Рудзкого, оттуда их везли по «железке» в Одессу, далее морем во Владик и поездом в Хабаров. Осенью 1914 года зафрахтованный на доставку грузов пароход сгинул где-то в Индийском океане вместе с фермами для последнего пролёта амурского моста. Пока привезли из Канады другие, где пришлось срочно размещать заказ.... А в годы Гражданской войны этот пролет разрушили, дабы напакостить супротивнику. Вот как-то сразу не заладилось...

В начале 1925 года движение по мосту возобновили. Для этого второй от левого берега пролёт подняли на опоры, предварительно

отремонтировав повреждённые железяки на владивостокском «Дальзаводе», а на место первого, «канадского», поставили привезённый с берега реки Ветлуга запасной пролёт. Если посмотрите фотографии моста советского времени, то увидите, что этот пролёт отличался конфигурацией, но по размерам – один в один. Факт восстановления Амурского моста приветствовала одна из газет того времени: «Эта гордая дата (22.03.1925) облетит весь мир... От неё чихнёт буржуазный цилиндр и улыбнётся приветом рабочая кепка!»).

На варшавском заводе были изготовлены металлоконструкции и для моста через реку Хор, который стоит на чётном направлении, т.е. – во Владивосток, да и, наверное, для других металлических мостов на Уссурийской железной дороге.

Станции назывались и в честь различных исторических личностей, и по местным предметам, причём некоторые не один раз переименовывались, например: Верхнеудинск – Улан-Удэ (Уда - речка такая, в Селенгу впадает, та, в свою очередь, в Байкал); посёлок Змеиный – станция Невер-1 – станция Рухлово (С.В. Рухлов – министр путей сообщения в 1909–13 гг.) – Сковородино (Афанасий Николаевич Сковородин – местный большевик, застрелен японским офицером в феврале 1920-го); станция Гондатти (Николай Львович Гондатти – в числе прочих должностей и руководитель т.н. «Амурской экспедиции», в рамках деятельности которой проводились в т.ч. и изыскательские работы амурского участка Транссиба) – Владимир-Шимановская и с 1950-го – просто Шимановская (Владимир Иванович Шимановский – тоже из наших, сын военного врача, служившего при Амурском казачьем войске); станция Тихонькая – Биробиджан, по простому – Бирик. Так называемая «сопка» в Биробиджане (на ней с сентября 1961 года телевышка стоит) в документах о межевании земель в 1892 году именовалась «гора Тихонькая на пр. берегу Боль. Биры».

Станция Ерофей Павлович – имя и отчество Хабарова, русского землепроходца, бывавшего в тех краях в начале 1650-х. Вот ведь судьба – два населённых пункта, носящие имя одного человека, но какая разница! Я где-то читал, что в Е.П. одно время жил, или даже родился, Владимир Викторович Довгань, помните водку «Довгань»? Станция Корфовская сразу за Хабаровском, а барон А.Н. Корф был первым губернатором Приамурского края. Разъезд Монастырище с 1 января 1903 г. стал именоваться разъездом Манзовка, а станции

Иловайская и Духовская – Котиково и Верино соответственно. Кстати, возле Корфовской, на 685 версте от Владивостока (всего 721 верста была) впервые в нашей стране был оборудован лагерь (забор, наблюдательные вышки, бараки для эков, помещения для охраны и т.д.) для размещения в нём подневольных людей. Это забайкальские и сахалинские каторжане трудились на возведении Уссурийской железной дороги. Если на западном участке от Челябинска стройка не испытывала недостатка в рабочих, то на участке Владивосток – Хабаровка, нанимать было просто некого. Численность населения Приморской области составляла всего около 80 тысяч человек. При этом прибывшие из России поселенцы предпочитали заниматься земледельческим трудом, да и властями не приветствовалось отвлечение крестьян не по трудовому профилю.

Именно поэтому к строительству железной дороги привлекли каторжан. Заключение рубили лес, выкорчевывали пни, долбили грунт, делали вручную щебенку для насыпи, строили мосты и т.п. Их разбили на специальные железнодорожные каторжные команды. Чем дальше колея уходила от обжитых мест, тем острее становилась проблема размещения и охраны законнонепослушных строителей. Работы далеко удалились от места постоянного отбывания наказания. Поэтому и появился сделанный на скорую руку лагерь, который перемещался каждые 20 вёрст постройки дороги. К строительству привлекали осужденных, которым оставалось отбывать наказание не более пяти лет. Для них сделали льготу – за два дня, проведённых на стройке, засчитывали три дня срока. Первый лагерный опыт был признан удачным. По отзывам инженеров, осуществлявших руководство работами на строительстве Уссурийской железной дороги, «означенные каторжные команды принесли делу начала работ по постройке неоспоримую пользу...». Впрочем, солдаты железнодорожного батальона «пахали» не меньше. Тяжесть труда их современник охарактеризовал так: «Работа египетская!».

В августе 1912-го новые станцию и город у р. Зеи нарекли Алексеевском в честь наследника престола Алексея. Это сын Николая II Александровича, Наследник Алексей носил воинское звание ефрейтор Русской императорской армии. Временное правительство весной 1917-го это поселение переименовало в город Свободный.

Станция Иман – Дальнереченск. Это уже 1972–73 годы, когда после боёв за остров Даманский на Дальнем Востоке все якобы китайские и маньчжурские названия были заменены, как-то: шахтёр-

ский городок Сучан (Чен – крепость в долине, где растёт Су – трава перилла) – г. Партизанск, посёлок городского типа и железнодорожная станция Манзовка – Сибирцево, станция Хунхуз – Буйневич (старший лейтенант Буйневич Николай Михайлович – оперуполномоченный особого отдела Иманского погранотряда. Он первый, вместе с начальником заставы старшим лейтенантом Стрельниковым Иваном Ивановичем, и ещё пятью пограничниками, погибший в Даманских событиях). Тетюхе – г. Дальнегорск, сёла Будунда – Усть-Ивановка, Бэйцихе – Бойцово, речки Цимухэ – Шкотовка, Суйфунхэ – Раздольная, Тюмень-Ула – Туманная, бухты Шамора – Лазурная, Пфусунг – Морьяк-Рыболов и другие. Заодно под «раздачу» попали и посёлок эстонских переселенцев Линда (1901 г.), ставший пос. Стрелок и бухта Сюфрен, (это в 1787 году французский мореплаватель Ж.Ф. Лаперуз, направляясь к Татарскому проливу, вспомнил о своём соотечественнике – адмирале Пьере-Андре де Сюффрене) ставшая Золотой, и... Короче, где-то из почти пяти-сот нерусских названий в советских Приморье и Приамурье оставили, или забыв переименовать, или выдохшись на выдумках, помоему, шестнадцать штук. Лаперузовская бухта Терней (Шевалье де Тернэ – французский морской офицер) осталась. На берегах её, говорят, не самое плохое поле для гольфа есть, местный предприниматель построил.

Должен сказать, что страсть к переименованию по политическим мотивам возникла не в советское время. Всем памятна переделка Санкт-Петербурга в Петроград в 1914 году. На Амуре название станции Радде и посёлка Бейтоновский тоже ретивые ура-патриоты хотели изменить на более русское, но руководство Амурского казачьего войска вмешалось и отстояло.

В годы I Мировой войны пленные австро-венгры и немцы содержались в лагерях, в т.ч. и на Дальнем Востоке. Так вот, евангелическо-лютеранскому дивизионному проповеднику пастору Адальберту Лесту предписывалось только снабжать «церковной утварью военнопленных лютеранской веры», содержащихся на территории Приамурского военного округа, но посещение их ему не разрешалось. Также ему было запрещено проводить проповеди на немецком языке.

Остров Даманский – это память об инженере-строителе Уссурийской железной дороги. Станислав Игнатьевич Даманский работал вместе с упоминавшимся уже В.С. Шмаковым; осенью 1888 го-

да он вместе с двумя солдатами утонул в реке Уссури и тело его было найдено на безымянном острове.

Станция Возжаевка – в шести километрах от железной дороги на левом берегу речки Белой была деревня «Вожаевка» (ныне – Вознесенка), основанная переселенцами из Полтавщины – по ней и называли станцию; предприниматели братья Поздеевы (станция Поздеевка; правда, злые языки-охальники иногда меняют одну букву) снабжали строителей продовольствием, а Екатеринославку образовали малороссы из северной Таврии. «Катка» одно время носила имя сталинского соратника Л. М. Кагановича, правда, не всё село, но только станция.

На станции Муравьёво-Амурская (ныне станция Лазо ДВЖД) в Приморье в топке паровоза (сейчас стоит на станции Уссурийск) беляки в начале апреля 1920-го сожгли борцов за народное счастье С.Г. Лазо, А.Н. Луцкого и Вс. М. Сибирцева. Парней, кстати, пленили японцы и передали на растерзание злодеям, руководил которыми уссурийский казак В. Бочкарёв. Прошу обратить внимание на всех четверых, – ровесники ведь, но звериный оскал гражданской войны до чего довёл!

Муравьёво-Амурской же станция была названа в честь генерал-губернатора Восточной Сибири графа Н.Н. Муравьёва-Амурского, во многом благодаря деятельности которого произошло присоединение Амурского края к России и началось его освоение. В годы Великой Отечественной войны мой тесть П.Д. Гузев окончил снайперскую школу, находившуюся на этой станции. Завершить свой рассказ о станции Муравьёво-Амурской хочу ещё одним фактом. До 1903 года эта станция имела оборотное депо (что это такое, объясню позднее), но в январе случился пожар, и всё сгорело. Отстраивать по новой решили уже не её, но Иман. Вот так и стал Дальнереченск выглядеть покруче, чем Лазо.

Станция Магдагачи, если не ошибаюсь, – «место на болоте, где умирают деревья», станция Бира – большая, в смысле, река, станция Зима, где я родился – яма, впадина на берегу реки, куда местные буряты помещали провинившихся; это что-то вроде среднеазиатского зиндана. Всё от аборигенов. Станция Облучье – изгиб железной дороги в виде луки, станция Завитая – русло речки очень извилисто, сам видел, станция Карымская в Забайкалье от «карым» – «метис» или крещёный бурят по здешнему и т.д.

Заканчивая разговор о названиях железнодорожных станций, надо отметить, что при царях имелась возможность состоятельному господину наименовать станцию по своему разумению, заплатив некоторую сумму государству. Вполне возможно, что станция, например, Поздеевка, появилась таким образом. Кстати, ходят слухи, что первоначально было мнение назвать её Нансен. Да, он и там бывал!

Двухпутным на всём протяжении Транссиб стал в 1930-х, хотя в основном вторую колею проложили в 1907-1913 гг. Тогда много чего строилось, бесплатной рабсилы было навалом и не только, кстати, в советское время. С восточной стороны хабаровского вокзала на перроне воздвигнута стела в благодарность солдатам, участвовавшим в строительстве Транссиба, а по существу его и построившим на пару с каторжанами. Точно такая же стела, согласно приказу Командующего Приамурским военным округом об «увековечении участия войск в деле сооружения Уссурийской железной дороги...» № 199 от 29.05.1900 была поставлена и «при ж/д вокзале Никольск-Уссурийского». Там же, в Хабаровске, на привокзальной площади, стоит памятник Е.П. Хабарову – это тот, который в тулупе зимой и летом. Раз уж речь зашла о памятниках, то довольно интересная архитектурная композиция находится на западной стороне привокзальной площади Биробиджана. Уже не говорю о памятниках декабристам на некоторых забайкальских станциях. Памятник, подобный биробиджанскому, в 2010 году установили и белогорцы, и тоже на привокзальной площади.

Завершая железнодорожную часть нашего путешествия, напомним, что приморское, или хабаровское, кому как угодно, время (МСК+7) начинается на станции Облучье. И ещё. К востоку за станцией Архара второй по счёту туннель (Тарманчуканский) – самый длинный из сухопутных на всём Транссибе (2030 м). Есть, правда, семикилометровый с небольшим туннель под Амуром в районе Хабаровска, но он как бы не совсем сухопутный, так ведь? Туннель под речкой пущен в эксплуатацию в 1941 году и по нему ходят нечётные составы, т.е. на запад. Лично преодолевал неоднократно и впечатлялся всегда! Между прочим, этот туннель планировщики Транссиба задумывали иметь как основной вид преодоления амурской водной преграды и его действующая модель даже демонстрировалась на Приамурской выставке в Хабаровске в июле 1913 года,

но опыт эксплуатации енисейского моста решил вопрос в пользу надводного перехода.

Как и во все времена на Руси, находятся люди, которые считают, что там, где большая стройка, там и воровство. Так, например, репортёр одной из газет в начале прошлого века обвинял в плохой организации работы Транссиба «созидателей великого «непроездного» пути», предлагая читателям ехать в Ниццу и «увидеть на берегу Ривьеры прекрасные виллы, принадлежащие им». Другой считал, что «есть всякие хищники, и хищники золота в сравнении с железнодорожными являются просто праведниками, людьми лишения и труда».

И вот нас будят. Скоро Владивосток, который в мечтах Н.С. Хрущёва виделся «советским Сан-Франциско». Справа Амурский залив Японского моря, слева санаторно-курортные места, где в одном из них на исходе осени 1974-го Л.И. Брежнев встречался с президентом США Д. Р. Фордом. В море видна скала – остров Скребцова, более известная как Седанкинская Коврижка, Вторая, Первая речки и... приехали! Но куда? А вот послушайте.

Летом 1860-го шхуна «Манджурь», имея на борту полуроту солдат линейного батальона, высадила в бухте Золотой Рог группу во главе с прапорщиком Н.В. Комаровым. Казарму построили там, где сейчас здание штаба ТОФ. Вот как увиделась первопоселенцам окружающая их действительность: «Берега бухты высокие, крутые, обрывистые, покрытые травой, кустарником и редким лесом, преимущественно дубом». Сказать, что эти места были безлюдные, нельзя. В районе нынешнего перекрёстка Светланской и Алеутской стояло несколько фанз, в которых проживали семьи манзов. Так называли выходцев из Китая, подавшихся на ПМЖ в Уссурийский край. Кстати, часть этих манз большими хулиганами были, нет, бандитами скорее, хунхузами их звали. Много крови они попортили переселенцам в конце XIX века, да и в 1920-х их ещё гоняли наши пограничники. История знает т.н. «манзовские войны» в русском Приморье, в частности, на золотых приисках острова Аскольд. Железнодорожный разъезд Дубининский на ДВЖД носит, между прочим, фамилию подпоручика Дубинина, отличившегося в одной из стычек с манзами в 1868 году. Сама же бухта Золотой Рог («Хэй ше вэй» – Залив большого трепанга) буквально кишела разными морскими вкусностями, которых и ловили местные. По окрестным горам бро-

дили тигры. В феврале 1861-го одного часового у казармы тигр-таки загрыз.

Если сказать по правде, то русские моряки здесь были не первыми. Лаперуза мы упоминали, а в 1855-1856 гг. англо-французская эскадра в составе парусного фрегата «Винчестер» и парового шлюпа «Барракуда» «шарилась» по этим берегам, оставляя свои названия, как-то: заливы Наполеон – Уссурийский, Герэн – Амурский, Горнет – Америка (с 1972 г. Находка), порты Мэй (Э. Мэй – командир «Винчестера») – бухта Золотой Рог, Сеймур (французский посол в Турции) – залив Ольга, пролив Гамелен (адмирал французского флота) – Босфор-Восточный. Остался от них до сей поры мыс Артур (офицер этой эскадры; Порт-Артур тоже в честь его), рядом от которого бросили мост на о. Русский (по одной из версий солдатик по фамилии Русских в команде прапорщика Н.В. Комарова был, по другой – граф Н.Н. Муравьёв-Амурский повелел так назвать, но одно время его звали – остров Казакевича). В 1852 году французы с корвета «Каприз» нынешний залив Посьет (о К.Н. Посьете прочтите у И.А. Гончарова во «Фрегате «Паллада») наименовали в честь своего в то время посла в Китае, учёного-картографа, Д'Анвиля. Всё запомнил? Смотри, не перепутай!

Да, кстати, один биографическо-служебный штрих Посьета. Со временем Константин Николаевич занял пост Министра путей сообщения, но по причине крушения царского поезда в 1888 году возле станции Борки Харьковской губернии он был освобождён от занимаемой должности. Поезд мчался с недопустимой скоростью в 68 вёрст/час и вылетел из колеи.

Военный пост Владивосток рос, но определённости не было, так как в Верхих отсутствовало единое мнение о месте нахождения главного тихоокеанского русского морского порта. Упоминавшийся уже граф был за размещение оного в бухте Экспедиции, в районе нынешнего Краскино, по-первости – урочище Ново-Киевское (М.В. Краскин – командир взвода, погиб летом 1936 года в боестолкновении с японцами; погребён вместе с другими погибшими пограничниками в этом посёлке), его заместитель по морским делам (зам. по мор. де.) и военный губернатор Приморской области П.В. Казакевич – за бухту Золотой Рог, но граф вскоре отошел от дел, выйдя осенью 1861 года в отставку «по расстроенному здоровью» и в конце концов уехал жить к теще в Париж, где со временем «почил в бозе» и был там похоронен на Монмартрском кладбище. Уже в наше время,

в декабре 1990 года, прах Муравьева-Амурского был перевезен во Владивосток и летом следующего года захоронен в центре города, хотя логичнее, на мой взгляд, это было сделать в Благовещенске или Хабаровске. Он за них был и душой, и сердцем. Зато в них стоят великолепные памятники ему. Приезжайте к нам в Благу, сами увидите! Да и в Китай «маханёте», если загранпаспорт не забудете, да и авто на нашем рынке прикупите (они еще есть) на остатки от трат на китайские шубы, бани, пиво и «чифанек». А я с вами ещё и экскурсию по городу проведу!

А тут ещё в 1898 году договорились с китайцами об аренде части Ляодунского полуострова, и казённые деньги пошли на строительство и развитие Порт-Артура и Дальнего Квантунской области, выделяя при этом Владик. Так что юнцу в детстве не везло, но парень оказался сильным характером.

*Доппель-кюмель, Ерофеич,
дрей-мadera, хереса!
Адмирал наш Казакевич –
рому выпить нам пора.*

*(песенка из кают-компаний флотских
офицеров-дальневосточников)*

Топонимия города носит, в том числе, и военно-морскую направленность. Полуостров Шкота, мысы Чуркина и Эгершельда, улицы Невельского, Спиридонова, Кузнецова, площадь Фокина (уже опять Семёновская) – это все русские и советские флотские офицеры и адмиралы, бухты Улисс, Патрокл, Диомид (названия кораблей), гора Бурачека (та, которая на полуострове Черкавского, с двойной вершиной). Лейтенант Н.С. Бурачек, старший офицер клипера «Разбойник», списанный с корабля по медицинским показаниям, летом 1861-го был назначен начальником поста вместо прапорщика Комарова, которого в марте месяце отстранил от должности за чрезмерное питье «дурной веселящей воды» (практически в одного выдул весь запас спирта на посту) и непотребное обращение с подчинёнными, офицер для особых поручений при Генерал-губернаторе Восточной Сибири майор Н.Н. Хитрово и откомандировал на Амур. Как охарактеризовал позднее Николай Степанович Бурачек период своего пребывания на тихоокеанском краю России – «требовалось ничем и из ничего созидать».

Главная улица города носит имя фрегата «Светлана», на котором в 1873 году прибыл во Владивосток один из Великих князей Дома Романовых (это был Алексей Александрович, дядя будущего Николая II). До той поры зачатки её называли Американской, по пароход-корвету «Америка», на котором генерал-губернатор Восточной Сибири граф Н.Н. Муравьев-Амурский летом 1859 года знакомился с северо-западными берегами Японского моря. Почему «Америка»? Да купили его просто на соседнем континенте и перегнали на другую сторону океана годом раньше, вот и всё! Сделку оформлял купец Соловьёв, под именем которого в Америке пребывал сам П.В. Казакевич. Алеутская в советские времена именовалась улицей им. 25-го Октября, как и Светланская Ленинской. Именно 25.10.1922 года в город вошли войска Народно-Революционной армии (НРА) Дальневосточной республики (ДВР), охоту к воссозданию которой некоторым местным относительно недавно отбили приезжие парни в камуфляже. Войсками командовал преемник В.К. Блюхера на этих постах двадцатилетний в ту пору Военный министр ДВР и Главком НРА Иероним Петрович Уборевич, признанный впоследствии, как и его предшественник Василий Константинович, негодным и ненужным Советской власти. Так завершилась Гражданская война на Дальнем Востоке России и тов. В.И. Ленин по этому поводу сказал, что «Владивосток – город нашенский», хотя и находится «страшно далеко!».

Вот Первая и Вторая речки. Исследуя местность, шли по берегу Амурского залива и речушки отмечались по счёту. А возле следующей жил манз с прозвищем «Сидай». Так появилась Седанка. Есть, правда, ещё одна версия: если по китайски, то «третья падь» звучит как «Сандагоу». Что ещё? Кто в Советской армии служил, тот на изнанке своей военной фуражки или пилотки читал про фабрику «Заря». Так она здесь, на выезде из города, слева. А если посмотреть «море-окиян», то рекомендую смотровые площадки на Тихой и Маяке, если тумана не будет. Сам же город хорош с верха фуникулёра, пущенного в эксплуатацию в 1962 году. Для полноты истории транспортной картины города добавлю: первый трамвай во Владике начал бегать по Светланской 9 октября 1912 года, троллейбус пустили в 1965-м. И ещё: помните тов. О. Бендера и Шуру Балаганова и их «папу» лейтенанта Шмидта? Так вот – Пётр Петрович Шмидт с 1894 по 1898 год служил на Дальнем Востоке, в т.ч. и вахтенным начальником на брандвахте Владивостокского рейда.

машины «Приморье», и боевые вертолётёты. Вообще-то там раньше деревня Семёновка была, но уж в 1930-х развернулись!

Ещё чуть и Черниговка. Есть, или был, такой артист в московском Ленкоме у Марка Захарова – Сергей Степанченко; так вот детство он провёл там. Очень теплые отзывы об этом селе были у моего, ныне покойного, к сожалению, папы. Будучи военным матросом, в 1948 году он, уроженец таёжной сибирской деревни, в Черниговке был в командировке по заготовке овощей для экипажа. Воспоминания о местном мёде и тамошних девицах его всегда бодрили. Расположенную рядом железнодорожную станцию с января 1903 года именуют Мучная, и неслучайно – в Черниговке с октября 1894 года имела дислокацию окружная военная мукомольня. Ещё Черниговка – негласная луковая столица Приморья.

Где-то здесь в годы Гражданской войны партизанил девятнадцатилетний в ту пору комсомолец Булыга, ставший со временем известным советским писателем («Разгром», «Молодая гвардия» и др.) и общественным деятелем А.А. Фадеевым.

А вот и Спасск-Дальний, нет, – сначала Красный Кут. В 1974-ом на этом месте было войсковое стрельбище, я на нём стрелял, сейчас там жилой городок, который в 1986-м году, если мне память не изменяет, был признан лучшим военным городком КДВО. Дальше сопки. Это там были «...штурмовые ночи Спасска...» в начале октября 1922-го. Песню-то хоть знаете, или предки пусть напоят? Какое-то время железнодорожную станцию у села Спасское называли Евгеньевкой – строитель этого участка инженер Кетриц был женат. В самом Спасске в марте 1974-го автор сего опуса справлял своё двадцатилетие. Три великовозрастных балбеса, курсанты-танкисты-стажеры, выдули практически без «закуси» четыре с половиной бутылки болгарского вина «Тырново» по ноль-семь («фауст-патрон» такие бутылки называли в то время) и выпали из процесса защиты социалистического Отечества почти на сутки. Представляете, целых двадцать три с четвертью часа Оно было в опасности! Прости меня, Мать-Родина, я больше так не делал!

Кроме меня, в этих местах побывал и П.Н. Нестеров – знаменитый русский лётчик. Именно под селом Спасское Приамурский военный округ в начале двадцатого века разместил воздухоплавательный полигон, где в небо на аэростате поднимался артиллерийский подпоручик Нестеров, корректируя огонь своих сослуживцев. Видимо, тогда у него и зародилась мечта о полётах на аэроплане. А

служил Пётр Николаевич в 9-й Восточно-Сибирской стрелковой Его Императорского Высочества Генерал-фельдцейхмейстера Великого Князя Михаила Николаевича артиллерийской бригаде, дислоцированной в районе Седанки. Надеюсь, вы же помните, где она, Седанка-то? Туда двадцатилетний Нестеров прибыл после училища. Интересна причина, которая погнала его на край земли российской. Парень собрался жениться, однако в западных военных округах решивший брачеваться офицер должен был заплатить т.н. реверс (для содержания семьи в случае гибели кормильца) – 5000 рублей. Приамурские офицеры были освобождены от этого взноса и в октябре 1908 года в России стало на одну офицерскую жену больше. В данном случае повезло Надежде (Ядвиге) Рафаиловне Луневской, польке по происхождению.

В 1911 году воздухоплавательный полигон за 61 тысячу казённых рублей переоборудовали в первый окружной военный аэродром. Сейчас это Хвалынка, в которой в 1929 году начинал свою лётную военную службу Н.П. Каманин – командир авиаотряда по спасению челюскинцев в 1934 году. Николай Петрович – второй по счёту в стране, но первый среди военнослужащих Красной армии, ставший Героем Советского Союза. По телевизору его все видели, когда хронику полёта Ю.А. Гагарина в космос смотрели; там генерал-лейтенант Н.П. Каманин предлагает членам Государственной комиссии кандидатуру старшего лейтенанта Гагарина; Николай Петрович много лет руководил отрядом космонавтов. Ещё на Хвалынке срочную служил Алексей Глызин, солист и гитарист ряда советских ВИА. Великий же Князь Михаил Николаевич был младшим сыном Николая I, родным братом Александром II.

Едем дальше – Кировское. Это уже третье название, изначально была деревня Нижне-Романовка (полковник Романов руководил строительством линии телеграфа по уссурийским дебрям), затем село Успенка (по построенной церкви). За ним (ней) Шмаковские источники нарзана. Я ещё застал времена чистой обочины и свободного доступа к источнику. Их, источники, в начале 70-х гг. XIX века нашли солдаты, охранявшие линию телеграфной связи между военными постами Хабаровка, Новгородка и Владивосток. А строго на север от источника (чёрт возьми, где же компас?) километрах в десяти против железнодорожной станции Кабарга возвышается Каульская (каули – корейцы, жившие в Уссурийском крае; их так называли манзы) сопка. В последний день июля 1918 года отряд

красногвардейцев её с боем взял, хотя по сию пору не совсем ясно, у кого, но дата и событие эти считаются днём и фактом образования Краснознамённого Дальневосточного военного округа. Правда, после этой победы пришлось отступать и к концу осени отошли аж до станции Гондатти, где и рассеялись в тайге, по пути разрушив тот самый, канадский, пролёт амурского железнодорожного моста.

Кстати, бой за Каульскую сопку в 1918 году благотворно сказался на моей военной карьере. Я оказался в списке тех немногих лейтенантов, кому по случаю 60-летнего юбилея КДВО было присвоено воинское звание «старший лейтенант».

За источниками слева увидите большую гору – Медвежьей её зовут. На неё ранним летом 1906 года перед началом пешего броска через Сихотэ-Алинь к Японскому морю взобрались известный исследователь Уссурийского края Владимир Клавдиевич Арсеньев и начальник штаба Приамурского военного округа генерал-лейтенант Пётр Константинович Рутковский. А тебе слабо?

Чуть дальше по правую руку – посёлок Горные Ключи и Шмаковский курорт, где находятся корпуса санаториев. А еще там действующий мужской монастырь, восстановленный в наши девяностые. Образовался он при царе-батюшке в конце девятнадцатого столетия от Рождества Христова.

О Приамурском Свято-Троицком Николаевском общежительном нештатном мужском монастыре чуть подробнее. По приглашению Генерал-губернатора Приамурского края С.М. Духовского и распоряжению Святейшего Синода выбором места, поиском средств для его создания и подбором монахов в начале 1890-х годов занимался отставной офицер-артиллерист, участник Крымской войны, принявший постриг на Афоне, о. Алексей (Александр Захариевич Осколков), в прошлой своей жизни приходившийся двоюродным братом самому Сергею Михайловичу Духовскому. Место сначала определили на берегу Петропавловского озера, что севернее Хабаровска, но окончательно решили разместить божью обитель у источников возле деревни Тихменево, названной в честь М.П. Тихменева, начальника штаба войск (с 1863 г.) и военного губернатора (22.12.1880–29.04.1881 гг.) Приморской области. С кадрами возникла заминка. Из Афонского монастыря на приглашение сменить келью в Греции на келью в Уссурийском крае ответили вежливым отказом. Приехали только иеромонахи Сергей (в миру – Павел Озеров) и Герман (Вукжа Богданов) из Валаама, хотя «по прибытии на

место отцы в тот же день впали в крайнее уныние и попытались взять благословение на отъезд обратно, на Валаам». Вот они-то и тянули весь воз проблем по становлению монастыря, т.к. игумен Алексей, заболев после ограбления сахалинскими каторжниками подведомственного ему учреждения на праздник Святой Троицы 1896 года, подал в отставку и вернулся на Афон, где принял схиму и закончил свою земную жизнь в отшельничестве. Перед своей кончиной основатель Шмаковского монастыря из Афона в Приморье прислал в дар икону Святой Троицы, писаной на сучке Мамврийского дуба, «почти круглая, вершка $2\frac{1}{2}$ в диаметре».

А иеромонахи справились. К 1917 году там проживало до трёхсот человек (монахи, трудники, послушники), а на церковные службы собиралось до восьмисот молящихся. Если по мирскому, то это было крепкое сельскохозяйственное предприятие, на базе которого осенью 1923-го новая (советская) власть создала совхоз. В одну из апрельских ночей следующего, 24-го, года, бывшие насельники монастыря враз исчезли. Одного, правда, осенью где-то на Дону поймали.

Сейчас на месте монастыря находится военный санаторий. Нынешний же монастырь расположен там, где был скотный двор старого монастыря.

Кстати, о М.П. Тихменеве. Он в конце 1870-х возглавил комиссию по окончательному определению места дислокации главного военного порта на русском тихоокеанье. Выбор был между заливом Св. Ольги и бухтой Золотой Рог. Михаил Павлович порекомендовал бухту. В этой связи полагаю, что любое застолье во Владивостоке должно начинаться здравицей в честь Михаила Павловича Тихменева.

За мостом через Уссури скоро Глазовка, а у вас в машине, наверняка, есть вода «Монастырская», добытая из скважины возле этой деревни.

Лесозаводск (имя говорит за себя) – центр переработки местного, уссурийского леса. Село Ружино основали люди, приехавшие с-под Киева, из Ружинского уезда.

Перед Дальнереченском слева военный городок Филино, на территории которого есть братская могила павших весной 1969-го в боях за, теперь уже, увы, не наш, остров Даманский. Ещё больше могил в самом городе. Да, не всегда мы дружили с Китаем и всегда ошибки и недоработки политиков и дипломатов, не сумевших дого-

вориться по-хорошему, своей кровью исправляет Народ и Армия. А ещё в Имане, как утверждают местные краеведы, отбывала ссылку на поселении после сахалинской каторги знаменитая Сонька-Золотая Ручка. Простите меня, погибшие бойцы, что я Вас и её в один абзац.

*Остров мы отдали. Да.
Но Даманский – никогда!*

(А. Яковец)

Районный центр Пожарское. До 1939 года это была деревня Тихоновка, переименованная по фамилии Героя Советского Союза И.А. Пожарского, погибшего в боях у озера Хасан.

Показались трубы Приморской ГРЭС. Это Лучегорск, приятный и аккуратный..., ой, чуть не написал «посёлок». Город, конечно же, город! Для любопытных – высота труб, как мне пояснили местные, от 190 до 310 м. Здесь, недалеко за дамбой, пост ГАИ и ... здравствуй, край Хабаровский! Хотя, стоп! В Приморье были, но в Находке-то нет. Находка, встречай, разворачиваемся!

*Мы много диковинных стран повидали,
но краше нет в свете Приморской земли.*

(А.А. Туманов)

Я уже упоминал о плавании генерал-губернатора Восточной Сибири со свитой летом 1859 года на пароход/корвете «Америка» вдоль южных берегов русского Приморья. Так вот, 18 июня того года они вошли в залив, который называли «Америка», а одну из бухт его – «Находка», на берегу которой в 1864 году был выставлен военный гидрологический пост. И..., пожалуй, это вся дореволюционная история Находки. Ну, были там ещё фактория, деревня Американка и рыбацкий посёлок. Перед войной на берегах залива оборудовали две позиции тяжёлой железнодорожной артиллерии. Для этого в 1930-е красноармейцы-железнодорожники проложили железную дорогу от станции Кангауз (ныне – Анисимовка) через Сучан до станции Лацис (ныне – станция Находка). Я.Я. Лацис командовал Особым железнодорожным корпусом на Дальнем Востоке. Умер прямо в кабинете на совещании в Хабаровске в 1937 году. В

годы Великой Отечественной в бухте имел дислокацию один из дивизионов подплава ТОФ.

Сам же залив с глубокими и удобными бухтами, переименованный в 1972 году в залив Находка, понадобился уже в советское время, когда военный порт Владивосток окончательно закрыли от глаз «врагов социализма» и возникла нужда в открытом торговом порте на Тихом океане. В 1940-е на приморские юга «пригласили» ГУЛаг, и образовался на берегу его со временем весьма симпатичный городок. Один из строителей надеялся: «Мы потом и кровью строили этот город, чтобы вы жили лучше нас». Если на Транссибе увидите состав с контейнерами, знайте, — он из Находки (как правило — с мыса Астафьева) или Врангеля, что рядом с ней. Кстати, возникновение порта Врангель обусловлено началом японского научно-технического бума, когда их продукция понадобилась Европе, а по Транссибу и коротко, и быстро. Нельзя умолчать здесь и о бухте Козьмино, в последнее время получившей известность как устье нефтепровода Восточная Сибирь — Дальний Восток. Она чуть южнее бухты Врангель. Для очень любознательных поясню, что это не тот Врангель, который остров и который Фердинанд Петрович, — нет, это Бернгард Васильевич, который прослужил всю жизнь на Балтике и который руководил с 1828 по 1852 годы отделом съёмки Балтийского моря, где столоначальником 2-го отделения (издание морских лоций и карт) одно время был П.Т. Козьмин, побывавший в своей молодости в двух экспедициях: сначала он, будучи штурманом в Колымском походе Ф.П. Врангеля, положил на бумагу побережье Северного Ледовитого океана между реками Колыма и Индигирка, затем, в 1830-м, в возрасте 35 лет, открыл острова Прокофьева и Кусова в группе Шантарских островов и описал Удскую губу Охотского моря. Получается, что Прокопий Тарасович знал обоих Врангелей, и Ф.П., и Б.В. Спрашиваешь, как они, П.Т. Козьмин и Б.В. Врангель, попали на карту юга Приморья? Объясню: руководивший в 1860-62 гг. морской описью берегов залива Петра Великого капитан II ранга В.М. Бабкин при выборе наименований для мысов, бухт и заливов, вспомнил о своих старших товарищах и наставниках по службе на Балтфлоте. Ну а 40-летний в 1859 году Яков Тимофеевич Астафьев служил штурманским офицером на «Америке». А давайте заодно и о М.Я. Скребцове узнаем, помните Седанкинскую Коврижку? Так вот, он, Михаил Яковлевич-то, плавал под началом Василия Матвеевича Бабкина и лично определил четырнадцать

дцать астрономических береговых пунктов от Славянки до Зарубино, во как! А было-то ему в ту пору 19–20 лет.

Возвращаемся в Хабаровский край, в Бикин. Это каких-то 200 км до Хабары. Действительно, много военных, но кто ещё, кроме них да железнодорожников, будет жить в этих местах. Солдатскую лямку там тянул ныне известный артист-юморист Сергей Дроботенко. Кстати, сквозь Бикин уже не надо, отличная объездная к вашим услугам!

Перед Переяславкой (до Хабары где-то 70 км) переезжаем речку Кия. В старые времена по ней граничили Амурское и Уссурийское казачьи войска.

После посёлка Корфовский, из карьеров вокруг которого много грунта перевезено на отсыпку улиц краевого центра, переваливаем через Хехцир (шаман Хээкчир там жил) и вот он — Хабаровск. Но сначала пару слов о Ерофее Павловиче. В 40-е годы XVII века «промышленный» человек «Ярофейка» Хабаров владел соляными варницами в районе Усть-Кута на Лене. Прослышав о благодатной земле на Амуре, он, с разрешения Якутских властей, за свой счёт снарядил отряд в полторы сотни человек и во главе его пришёл на верхний Амур в район нынешней Джалинды (Сковородинский район Амурской области; «делиндэ» — таймень), где основал Албазинский острог. Мужчина он был деятельный и русский дух быстро пошёл по левому берегу речки. Сам Е.П., говорят, побывал даже в устьях Зеи, Сунгари и Усури. Пришельцы начали пахать, сеять и собирать урожай. Мало того, что это не понравилось маньчжурам, но, судя по всему, и некоторым нашим. Дело в том, что в Сибири, а Сибирью в те времена считалось всё, что за Уралом, это уж потом её разделили на Западную, Восточную и Дальний Восток, так вот, в Сибири опорные пункты русских (Сургут, Берёзово, Мангазея, Туруханск, Анадырск, Нижнеколымск и др.) были далеко на северах, так как основные пути движения — реки, а они текут в Ледовитый океан и на их берегах ничего съедобного не растёт. Борис Годунов, одно время И.О. Царя, повелел впредь закреплять за центральными областями по сибирскому городу для снабжения его всем необходимым, но ушлые ребята и в те времена, видимо, крутились вокруг госзаказа, а тут какой-то Хабаров пытается организовать «северный завоз» из-под бока. Короче, приехал царский гонец в Албазин и, имея, наверное, на руках постановление одного из районных судов г. Москвы, арестовал человека, заковал в кандалы и доставил в

Кремль пред ясны очи Алексея Михайловича Тишайшего, папеньки Петра I Великого. Очевидно, Е.П. удалось оправдаться и он был назначен начальником русских поселений на реке Лена. На Амур его уже не пустили. Как и где он закончил свою жизнь, неизвестно, во всяком случае, мне, чем же закончилась первая попытка освоения русскими Приамурья, узнаем, когда доедем до Нерчинска.

А пока Хабаровск. Свои дни рождения он всегда справляет на рубеже весны и лета. Да, именно 31 мая 1858 года по приказу Н.Н. Муравьёва (тогда еще и не графа, и не Амурского, просто генерал-губернатора, но титул и приставку к фамилии за Айгунский договор он вот-вот получит) командир линейного батальона Яков Дьяченко в месте слияния Амура и Уссури на утёсе выставил военный пост Хабаровка, получивший статус города в 1880 году, а современное название в 1893.

В 1858 году на парижских подмостках впервые исполнили танец «Канкан». Интересно – на одном конце света народ уже активно развращался, на другом же только тайгу начали рубить.

*Здесь нас встретила тогда –
нужда, слёзы, горе:
кругом глушь, вокруг тайга,
без краёв, как море.*

(песня первых амурских поселенцев)

Что сказать о городе? Одно слово – столица! Весь Дальний Восток под ним со всеми вытекающими. Силу он начал набирать в 1870-х, когда туда были переведены почти все казённые учреждения из Николаевска-на-Амуре, являющегося, между прочим, первым по сроку основания городом на Амуре (1850 г.). Кстати, кроме других городов на Амуре (Благовещенск, Хабаровск, Амурск и Комсомольск) статус города имели при царях еще и теперешние деревни Богородское и Софийское на нижнем Амуре. В тех краях будущий граф Амурский планировал соединить десятиверстной железнодорожной веткой восточный берег озера Кизи и бухту Де Кастри (это Лаперуз назвал в честь морского министра Франции того времени, по нашему – залив Чихачёва, (Н.М. Чихачёв – соратник Г.И. Невельского)), но не случилось.

Чтобы закончить с железной дорогой, скажу, что была попытка соединить ею остров Сахалин с материком, для чего силами спец-

контингента ГУЛag прорыли туннель под Татарским проливом между мысами Лазарева и Погиби, но в 1955-ом, буквально за три месяца до пуска пробного поезда, стройку прекратили, туннель затопили. Это боролись со сталинским наследием и труд, пусть и подневольный, сотен тысяч людей был выброшен на ветер, точнее, под воду. Зато сейчас снова на повестке, как соединить?

Если помните, лётчики В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков и А.В. Беляков, прежде, чем лететь в Америку через Северный полюс, по указанию, нет, совету (по воспоминаниям некоторых) тов. Сталина слетали в 1936-м по т.н. «Сталинскому маршруту» Москва – архипелаг Земли Франца-Иосифа (поворот над о. Виктория) – Камчатка (над тамошним Питером сбросили вымпел) – Хабаровск – Чита. Но долетели они только до Татарского пролива, совершив вынужденную, по погоде, посадку на острове вблизи амурского лимана. Кстати, на этот остров за 87 лет до посадки АНТ-25 высадились экспедиция Г.И. Невельского, но сейчас не об этом. Потом они (лётчики) долетели таки и до Хабары, и до Читы, и до Красноярска с Омском, где были организованы встречи со всем дальневосточным и сибирским радушием, как позднее вспоминали участники перелёта. Так же шибко хорошо встречали, и не только в Хабаровске, чуть ранее челюскинцев, потом и членов Олимпийской сборной СССР, возвращавшихся в Москву поездом из Владивостока, куда приплыли на теплоходе «Грузия» из Мельбурна поздней осенью 1956 года.

В Хабаровске находилась Ставка войск на Дальнем Востоке, когда громили японских самураев в 1945-ом, туда же собирали и пойманных в Маньчжурии белогвардейцев, среди которых были и атаман Григорий Семёнов, и лидер Русской фашистской партии г-н Константин Родзаевский, уроженец Благовещенска, бежавший из него по льду Амура в Сахалян (ныне – Хэйхе) в феврале 1925-го в возрасте 17 лет. Боже, избавь заподозрить меня в чём либо, это так, малоизвестная история.

Между прочим, в 1867 году в Хабаровке останавливался проездом в Уссурийский край начинающий исследователь и путешественник, преподаватель Варшавского пехотного училища Русской Императорской Армии 28-летний Н.М. Пржевальский. Говорят, деньги на первую экспедицию он получил от карточных выигрышей. Везунчик, свидетельствуют, в этом деле был страшный. Без сомнения, большинство приличных людей Читы, Сретенска, Благовещенска и Хабаровки почли за честь перекинуться с блестящим

офицером и просто красавцем в картишки. Наивные! Позднее Николай Михайлович с картами (игральными) завязал, в т.ч. и потому, что государство в лице Генерального штаба и Императорского Русского географического общества взяло на себя труд в поисках спонсоров на его походы. Кстати, помните «манзовскую» войну 1868 года? Так вот, в ней принял участие и Пржевальский, который на период боевых действий приостановил своё путешествие по Уссурийскому краю, получил под командование боевой отряд и очистил от хунзусов всю долину реки Сучан. Его за ратные подвиги произвели в капитаны и назначили старшим адъютантом штаба войск Приморской области, разрешив при этом продолжить исследование Края.

Ещё о 1867 году. В тот год правительством Александра II Николаевича была продана американцам русская Аляска за семь с небольшим миллионов долларов, или, по-русски – за одиннадцать с лишним миллионов рубликов. Самодержец, сказывают, изволил даже выразить удовлетворение о состоявшейся сделке: поменяли, дескать, шапку снега на шапку золота. А пятнадцатью годами ранее, в 42-ом, при Николае I Павловиче, русские владения в Калифорнии (крепость Росс находилась в восьмидесяти верстах севернее нынешнего Сан-Франциско и названа была так 30 августа 1812 года «по вынужтому жребию, положенному перед иконой Спасителя») вместе с садом в сто фруктовых деревьев, заложенным служащими Российско-Американской компании в 1820 году, двумя дюжинами пушек и различными строениями, переданы будто бы безвозмездно (есть, правда, утверждения, что всё-таки было получено тридцать тысяч пиастров) правительству Мексики, как и китайцам полтора острова под Хабаровском недавно. Так что Родиной мы торгуем не в первый раз. Хотя нет, напрасно я: Крым-то наш!

*А мне милый изменил,
и с козой уехал в Крым,
а я маху не дала,
и с быком туда пришла!*

(Современная частушка)

Поговаривают, что и нынешний народный любимец А.В. Колчак, будучи некоторое время Верховным Правителем России, сулил америкашкам Чукотский и Колымский края отдать. Спираль истории, понимаешь... и каждый виток её требует своего правителя, именно

с подходящими этому времени морально-деловыми качествами. Такая вот загогулина...!

Между прочим, автор текста песни группы «Любэ» зря обвиняет Екатерину в сдаче Аляски; она умерла в 1796 году, при ней её, наоборот, начали осваивать. Иногда и вправду жалко, что нет ныне худсоветов, которые «литовали» песенную программу.

А американцы ведь не хотели покупать Аляску, Сенат был против. Их уламывали почти десять лет и пришлось еще некоторым влиятельным людям Америки «откатывать» кое-какие деньги в «баках», но всё-таки «впарили» и через пятнадцать лет там нашли речку Клондайк.

С другой стороны, продажа Аляски была вынужденным актом. Итоги Крымской войны оказались весьма опустошительными для российского бюджета. В эти же времена отменили крепостное право (1861 г.), затеяли административную и армейскую реформы (1864 г.), развернули железнодорожное строительство, так что деньги были во как нужны! А ежели смотреть с позиции сегодняшнего дня, то, по большому счёту и хорошо, что успели продать. Со временем США, её, Аляску и так бы прибрали к рукам, «тихой сапой» ли, а то и...

Со стороны России протокол о передаче Русской Аляски САСШ 14 октября 1867 г. в городе Ново-Архангельск (Ситха) подписал её специальный правительственный комиссар морской офицер А.А. Пешуров. Фамилию Алексея Алексеевича знают жители дальневосточной Ливадии. Там, в Южно-Морском, на мысе Пешурова, маяк стоит.

В 1816 году Гавайи или, по Куковски – Сэндвичевы острова, просились в состав Российской империи, но работавший в ту пору русским царём Александр I Павлович не счёл нужным взять их под свою «государеву длань». Наверное, правильно – тут материковую Россию обустроить не можем, но ещё острова эти валялись бы сейчас посреди океана.

Ещё о Хабаровске. Мне кажется, что туда на лето слетается мошка со всего Дальнего Востока. А комары там, особенно на Князе-Волконском полигоне, ужас! Учился я позднее в академии (ВАФ), так на занятиях в поле подмосковные комары для меня были просто комарики.

Да, чуть не забыл, железнодорожный мост через Амур в своё время был назван «чудом XX века», а проект фермы пролётного



Шаман-камень





о. Скребцова
(Седанкинская коврижка)

строения этого моста длиною в 57 сажений (автор – русский инженер Л.Д. Проскуряков) вместе с проектом башни Эйфеля отмечен на выставке в Париже в 1908 году. Уважаемый Лавр Дмитриевич и к мосту через Енисей имеет отношение. Кстати, патриоты г. Красноярска уверены, что на выставку представлялся проект фермы именно енисейского, но не амурского, моста. Если же о Транссибе в целом, то газеты начала XX века писали, что «после открытия Америки и сооружения Суэцкого канала история не знала события более выдающегося, чем постройка Сибирской железной дороги».

*...Ты увидишь ещё чудо света –
мост-гигант через вольный Амур...*

(А.А. Туманов)

Автонадстройку хабаровский мост получил относительно недавно, в 1999-м. До этого реку, в зависимости от времени года, автопутешественники форсировали тремя способами: на пароме, по льду и на железнодорожной платформе от ст. Амур до ст. Приамурская. Это было что-то...! Да, подрабатывали, говорят и вертолётчики, когда в ледоход и ледостав при отсутствии ветра перебрасывали авто с берега на берег.

В советское время из Хабаровска иновещала радиостанция награничную Азию и одним из дикторов на ней, как утверждают ветераны местного радио, был отец Ирины Хакамады Муцуо, а срочную армейскую службу в городе, тоже в своё время, проходил сам Григорий Лепсверидзе.

*...Это – дивная сказка из камня
на амурском крутом берегу.
Сказка эта Хабаровск зовётся...
На Амуре нет равных ему!*

(А.А. Туманов)

Итак, въехав на мост, мы на «федералке». Так на сленге звучит автомобильная дорога федерального значения М-58 «АМУР» Чита – Хабаровск и теперь «дуйнестой» домой, на запад!

Чуть подробнее о сквозном автомобильном проезде. Мечта о нём у государства была давнишней и приступило Оно к её практическому осуществлению в 1978 году, начав с отсыпки участков Облучье –

Архара, Свободный – Шимановск и возле Читы. Но строили «абы как», местами, кусками и без особого энтузиазма: то денег нет, то общественно-политический строй меняли и уменьшались в размерах, хотя не факт, что при той, народной власти, сохранилась она до сей поры, дорога была бы лучше, чем сейчас. Одно точно, её бы не звали «федералкой», таких слов просто не было, хотя нет, слово «федеральное» было, но то было слово ругательное и к нам совершенно не применимое (США, ФБР). Федерация, да, была, не спорю.

Прежде, чем переехать на левую сторону Амура, знайте, что строят ещё одну «федералку», «Восток» называется, от Хабаровска до Находки. Правда, в последнее время ни шатко, ни валко. Она от восточного обреза моста через Амур начинается, выходит на комсомольскую трассу, возле села Князе-Волконское через Ситу уходит на юг по Сихотэ-Алиню к Находке. И откроется скоро трансконтинентальный автокоридор (дыхание затаите и глаза закройте!) Атлантический океан – Париж – Берлин – Москва – Хабаровск – Тихий океан. И всё это не менее 100 км/час обещают! А ещё сулят на «федералке» от Хабаровска до Читы полос для движения не менее двух, ширина асфальтированной проезжей части будет аж 7 метров, всей же дороги – 12. Пропускать дорога должна до 3000 авто в сутки. И ещё, – на трассе разместятся 36 АЗС, 13 СТО и 16 постов ГАИ. Можно посчитать, сколько чего сейчас.

Соратник и личный друг Н.Н. Муравьёва князь М.С. Волконский, сын декабриста С.Г. Волконского, служил в аппарате Восточно-Сибирского генерал-губернаторства и отвечал за переселение крестьян из Иркутской губернии на берега нижнего Амура в 1854–55 годах. И ещё он был поручителем жениха на венчании Г.И. Невельского и Е.И. Ельчаниновой.

*Байкал мой глубокий,
Амур мой широкий...*

Всё, амурские волны мы в этой поездке больше не увидим, если, конечно, Вас не занесёт к нам, в Благовещенск. Как туда проехать, расскажу позднее. Параллельно и о самом Амур-батюшке поведаю. Сейчас же мчим по ЕАО или просто по Еврейской автономной области.

Советская власть почти сразу озаботилась судьбой трудящихся евреев и 28 марта 1928 года своим постановлением выделила им

участок земли для земледелия и проживания на берегах Амура и его притоков Биры и Биджана. Райские места, без иронии. Письменный голова Якутского воеводства (по нынешнему – типа начальника штаба военного округа, что ли) В.Д. Поярков в отчёте о посещении этих краёв писал: «На Амуре и виноград растёт и корабельный лес, а рыба, будто с дурна, сама на берег лезет. Рай, одним словом!». Он возглавлял экспедицию русских, которая в 1643-46 гг. совершила поход из Якутска по рекам Лене, Алдану, Зее, Амуру, морем до Охотска и оттуда обратно в Якутск. А уж как распорядились этим раем потомки, мы сами видим, но, с другой стороны, Василию Даниловичу после жития в Якутской области, да ещё в те времена, многое могло казаться раем. Саха, извини, однако.

Кстати, и профессор И.П. Шульгин, а это один из воспитателей Великого князя Константина Николаевича, одного из сыновей Николая I, историю он Ему преподавал и именно от Константина изшло предложение старшему брату царю Александру II продать Аляску; так вот, профессор в своё время был уверен, что к исходу девятнадцатого века по Амуру протянется «золотая цепь цветущих колоний». Епископ же Камчатский, Курильский и Алеутский Иннокентий полагал, что Амур и вовсе будет нужен для того, «чтобы благовременно и без столкновений с другими державами приготовить несколько мест для заселения Русских, когда для них будет тесно в России».

Никто, правда, не знал в то время, что XX и начало XXI веков окажутся для россиян весьма губительными в демографическом отношении; но ведь существовал прогноз в те времена о количестве населения в стране к середине двадцатого столетия – около четырехсот миллионов подданных Российской империи. Справедливости ради следует отметить, что был и вопрос: «Зачем занимать Амур, когда у нас и без того много мест, ещё не заселённых?».

Вернёмся к евреям. В тридцатые двадцатого началось массовое переселение их сюда, хотя и раньше народ (не еврейский) жил здесь в железнодорожных посёлках и в бывших казачьих селениях по левому берегу Амура. Станица Михайло – Семёновская, названная в честь М.С. Корсакова, заместителя графа Н.Н. Муравьёва-Амурского и его преемника, по совместительству – двоюродного брата Николая Николаевича, сейчас райцентр Ленинское, милая моему сердцу деревня Биджан начинала как казачий выселок (в местном мотострелковом полку я одно время командовал танковым

взводом и разведротой), казачий посёлок Бабстово (тамошние гетеросексуалы зовут его Стобабово) получил имя командира батальона полковника А.К. Бабста, а станица (ныне село) Екатерино-Никольская поименована в честь жены нам известного графа, обращенной из француженки-католички Катрин де Ришмон в православную Екатерину Николаевну Муравьеву. На что ради мужа не пойдёшь! Ведь она, бедолажка, в середине 50-х годов позапрошлого века с ним ездила, и не раз, по его рабочим делам весной из Иркутска через Байкал в Сретенск, далее по Амуру со всеми остановками, морем до Аяна, там сухопутьем по тайге и горам гужевыми тропами до Якутска и по Лене обратно в Иркутск, а потом ещё успеть к Рождеству через С-Петербург к маме под Париж, в отпуск и это всё на лошадках, в коляске (по возможности), на кораблях и в санях. Только по Европам местами на поезде, да и то допотопном по нынешним меркам. Таким же макаром она побывала и на Камчатке.

Упомянули лошадей; норматив был для почтарей - из Иркутска до Якутска за 19 суток домчаться в санях за тройкой вороных. А вот офицер для особых поручений при генерал-губернаторе Восточной Сибири М.И. Венюков на тарантасе курьерской тройкой из Иркутска выехал 22 ноября 1857 года и уже поутру 9 декабря был в Питере. За семнадцать с половиной суток домчала его курьерская служба!

Недалеко от устья левого притока Амура реки Биджан стоит бывший казачий посёлок Венцелево. Во времена губернаторства Н.Н. Муравьева Карл-Бургард Карлович Венцель служил военным губернатором Иркутска и всегда оставался «на хозяйстве», когда Сам отлучался по делам из столицы Восточно-Сибирского генерал-губернаторства.

И ещё – вернёмся к Бабсту, которого его сослуживец по Амурскому краю, известный в будущем идеолог анархизма в лучшем его толковании, П.А. Кропоткин охарактеризовал так: «полковник - отличный человек, хороший очень, полезный для своего батальона потому, что не ворует, не дерётся и не дерёт без толку». И о станице Михайло-Семёновской (Ленинское) фактик – в 1934 году её называли Блюхерово, пока в 1937 году не выяснилось, что Блюхер наш, Василий Константинович-то, «эта, как иво – японский шпиён, вот»!

Опять отвлеклись. Как живут нынешние евреи, вы сами увидите, проезжая по области до Облучья. А пока километров через десять за Николаевкой (царь – батюшка такой был, и не один) пересекаем че-

тыре крупных, видно, что рабочих, рельса. Это вправо по нашему ходу в Комсомольск-на-Амуре и дальше, к Советской, Императорской в прошлом, гавани. В конце 1930-х их положили, а до Гавани к исходу 1943-го. До Камсы ночь езды от Хабаровы. Начинал я в Камсике, в «Таёжке», лейтенантом в 1975-ом. Вот где, действительно, «Амур мой широкий» и город неплохой. Самолёты марки «Су» видел, летали, морскую же продукцию в деле углядеть не довелось, но в заводском музее был.

При въезде в Волочаевку справа сопка, Июнь-Корань называется. Сейчас мы к ней подъезжаем как бы с тыла белогвардейских войск в начале февраля 1922 года. Именно здесь были «...волочаевские дни...», помните «...штурмовые ночи Спасска...»? Опорный пункт на этой сопке перекрывал победную поступь армии ДВР на Хабаровск и далее на юг, «...чтобы с боем взять Приморье, Белой армии оплот». Прикинь: зима вокруг, стужа, ветер, западные скаты высоты, на которой куча хорошо вооружённых противников Красной идеи под командованием бывшего колчаковского генерала Молчанова, политы водой и пред ней на снегу в чистом поле почти трое суток изготавливались к атаке народоармейцы. И ведь взяли!!! Василий Константинович Блюхер ими командовал. В советские времена над сопкой развевалось Красное Знамя и был там музей при братской могиле, а станция Волочаевка-1-я имела шикарное по тем понятиям здание вокзала. Если из окна вагона, то слева по чётному ходу поезда за станцией эту сопку видно. Почему Волочаевка? Всё просто, первый поселенец этих мест носил фамилию Волочай (Волочаев) Макар Семёнович.

*Здесь, на этом месте легендарном,
до земли пропитан кровью снег...*

(Х. Бейдер)

Райцентр Смидович. В середине 1930-х помер один из старейших большевиков, соратник В.И. Ленина, распространитель «Искры», председатель Моссовета в 1918 году, П.Г. Смидович, стоявший у истоков создания ЕАО. Именно Пётр Гермогенович председательствовал в комитете по землеустройству трудящихся евреев (КомЗЕТ) при ЦИК СССР. Посёлок вокруг станции Ин («ин» - будто бы по аборигенски это «яма для хранения продуктов») и назвали его именем и район стал Смидовичским. Вообще, надо сказать, что

ЕАО, как и другие субъекты страны, тоже в своё время не избежала чести именовать свои населённые пункты и целые районы именами видных руководителей Страны Советов. Употреблялись в регионе фамилии или партийные клички И.В. Джугашвили, В.М. Скрябина, опять же Л.М. Кагановича, да и всесоюзный староста М.И. Калинин был на слуху. Первое название посёлка Хинганск возле Облучья было Микояновск. Там и рудник был имени А.И. Микояна. А под Биробиджаном колхоз им. Н.С. Хрущёва функционировал.

Увидите деревню Ольгохта — знайте, что здесь «лучшее оленьё пастбище» когда-то находилось.

Биробиджан. Ничего еврейского в его названии нет, просто две речки слились в этом слове. Если ты поехал по объездной, остановись и вслушайся, ведь действительно тихо, да? Недаром железнодорожная станция раньше называлась «Тихонькая». Вспомните, я об этом уже говорил, когда мы в поезде ехали. Сам городок очень даже...! Театр, синагога, отличная набережная, на улицах асфальт. Уютно и мило. Автомобильная и железная дороги от Бирика уходят на юг области, к Амуру. Где-то там, на 70-м, примерно, километре, есть переселенческое село Лазаревка (Лазарево). В 1901 году в нём родился Г.А. Ушаков, первый советский начальник о. Врангель (Ф.П. Врангель). Фильм «Начальник Чукотки» про него. А в 1945-ом в деревне располагался штаб 2-го Дальневосточного фронта. Генерал М.А. Пуркаев им командовал, фронтом. Кстати, в 1946 году он проверял условия размещения советских войск на Чукотке. Утверждают, что Максим Алексеевич плакал, не скрывая генеральских слёз, поглядев на эти условия.

И ещё раз о Фердинанде Петровиче, раз уж упомянули остров: его племянница была замужем за камчатским губернатором В.С. Завойко, руководителем обороны Петропавловска-Камчатского в 1854 г.; об англо-французской эскадре я уже упоминал. Так вот, жена Василия Степановича была родной тёткой белого генерала П.Н. Врангеля.

В Бире раньше было оборотное паровозное депо, как и на станциях Муравьёво-Амурская (помните, я обещал объяснить), Облучье, Архара, Буря и многих других. Оборотное депо, это депо, оборудованное, среди прочего, и поворотным кругом (платформой). На неё загонялся паровоз и его разворачивали в обратную сторону. Для этой цели были ещё и специальные разворотные тупики. Это одно-

секционными электро... и тепловозам без разницы, каким концом состав тащить.

Сейчас модно иметь в качестве памятников на станциях паровозы, а в моей Зиме (ВСЖД) на постаменте на привокзальной площади стоит электровоз конструкции конца 1940-х годов. Электровозы – памятники ещё стоят в Тайшете («холодная вода» вроде как) и Тулуне. А железнодорожники Омска прицепили к паровозу-памятнику пассажирский вагон колчаковских времён. В Тыгде (ЗабЖД) оставили семафор на память, а вот поворотные платформы теперь увидишь, пожалуй, только на станциях Чита, Слюдянка и Улан – Удэ, но это объяснимо – в Слюдянке разворачивают паровоз, таскающий состав с туристами по КБЖД, от Читы тепловозы «ходят» до Забайкальска, а в столице Бурятии крупный завод по ремонту тепловозов и тепловозные секции тоже надо разворачивать. Ещё в Улан-Удэ имеется самолёто/вертолётостроительный завод, который в годы войны выпускал Ла-5 и Ла-7. Большинство советских Ан-24 там сделаны. В самом же городе есть оригинальный памятник вождю мирового пролетариата, будешь возвращаться на авто – глянь. И ещё – в Улан-Удэ родился нынешний российский футболист Владимир Гранат.

Мчим мимо Биры, дорога отличная. Видим густой смог. Это местный промышленный узел. Цемент и известь. С 1949 года дымит и дымит беспрестанно. Одна радость – дорога отличная. С неё-то после Теплоозёрска в ясную погоду справа далеко впереди видна открытая горная выработка. В этом карьере добывают продукт, который использовался в изготовлении теплоотводящих материалов обшивки космического корабля «Буран». Знатоки бают, что подобное месторождение на Земле, во всяком случае известное, есть ещё только в штате Невада. Это где-то там, на другой стороне Шара.

Станции московского метро «Белорусская», «Аэропорт» и «Сokol» все представляют? Так вот, мрамор для их облицовки был добыт в 1930-е годы в карьере близ Биракана, а посёлок как раз слева внизу и ручей «Мраморный» только что проехали. Где-то здесь и указатель на Кульдур. Курорт. Классный! Федерального значения! У кого здоровое сердце, но больные суставы и кости, или кто родить не может, либо проблемы с кожей – немедленно туда. Правда, эти двадцать шесть километров от трассы по-прежнему являются улучшенной гужевой тропой, на которой иногда работает грейдер.

В Облучье мы не заезжаем, из окна поезда видели, да и пирожки на перроне покупали. Там горнолыжная база и школа есть. Евреи! Они ещё в начале 1960-х всё это организовали, зная, что наступят времена дзюдо и горных лыж.

Тут что интересно!? Едем буквально по краешку еврейской земли. Справа, сразу за кюветом, речка, Хинган называется. Тот берег принадлежит Амурской области и деревня Ядрино на нём уже на час ближе к Москве, нежели Облучье или ты сейчас. Указатель влево на Сутару, основали которую ещё при царе-Горохе старообрядцы. И золотишко в тех местах водилось, да выбрали всё. Чуть далее, перед АЗС, дорога на юг, на Пашково. Казачье поселение с 1856 года на берегу Хэйлунцзяна. Это я по-китайски сказал: «река Чёрного дракона». Да не парьтесь, ребята, Амур это. А что до названия села, то Афанасий Пашков в 60 гг. XVII века возглавлял Нерчинское воеводство, по нынешнему – типа «губернатор Забайкальского края». Попутно скажу, что расположенные ниже Пашково по Амуру Помпеевка, Поликарповка (ныне исчезнувшая) и Пузино названы в честь Помпея Поликарповича Пузино, участника первого (1854 г.) Амурского сплава, офицера Забайкальского казачьего войска.

*Как по Шилке, по паршивой,
Пузино плывёт плешивый...*

(Казачья частушка)

Именно есаул Пузино командовал обороной берегов залива Де Кастри, когда в октябре 1855 года его подчинённый урядник Таскин метким выстрелом из своего штуцера срезал английского офицера, командовавшего десантом. Захват плацдарма супостатом был сорван, а урядник Пётр Таскин стал первым кавалером Знака отличия Военного ордена Святого Георгия (Георгиевский крест) в Забайкальском казачьем войске. П.П. Пузино же по приказу Н.Н. Муравьёва за умелое руководство обороной тихоокеанского побережья России увековечен в названиях поселений по Амуру по полному ФИО.

Вообще же, соратники Н.Н. Муравьёва свою службу под его началом на Дальнем Востоке в большинстве своём вспоминают добром. Начальник был суров, но отходчив. Его отличали крутой нрав, высокая требовательность, честность, личное бескорыстие, предприимчивость, настойчивость в выполнении поставленных задач, нетерпимость к казнокрадству и взяточничеству, простота в об-

ращении и скромность в быту, административный профессионализм и при этом некоторый «либерализм в воззрениях». К тому же, он был «очень умен, очень деятелен, обаятелен как личность и желал работать для пользы края». «При освоении Амура во времена графа Муравьёва-Амурского уважалось только дело и самоотверженная ему преданность, а мишура, фейерверки, колокольный звон, присущие освоению Средней Азии, вызывали у амурцев лишь презрение и насмешки».

*Муравьев отдал приказ,
повели в Декастру нас.
Мы в Декастру приходили
на изморье выходили...
Мы за кустиком лежим,
промеж собой говорим:
"ну, ребята, потише,
подождем его поближе,
ну, ребята, не бояться,
англичанам не поддаваться".
Ружья, пушки загремели,
англичане заревели...*

(Казачья песня)

О сплавах буквально чуть-чуть. Их было четыре (1854, 1855, 1856 и 1858 гг.). В Сретенском затоне на Шилке сбивались плоты, на которые грузились люди со своим скарбом, включая и животину, и вслед за весенней шугой отправлялись вниз по реке. Откуда люди? Казаки, солдаты, крестьяне и помилованные каторжники из Забайкалья. Зачем? Для заселения, освоения и охраны нижнего и среднего Амура и переброски войск для защиты дальневосточных рубежей России от происков англо-французов, морская эскадра которых даже вела боевые действия на Камчатке. Это параллельный театр боевых действий т.н. «Крымской войны»; помните матроса Кошку и молодого графа Л.Н. Толстого? Да и о В.С. Завойко, руководителе обороны Камчатки, мы недавно упоминали. И ещё – о плотях: для их постройки требовались трёхметровые брёвна в сорок сантиметров толщиной, которые связывались в сплотки по восемь штук, затем сплотки крепились между собой и получался плот, размер которого зависел от количества сплотов.

*Со Стрелки отправлялись с полным возами,
в Кизи приплывали с горькими слезами.
Плыли по Амуру великие версты,
Стёрли у рук персты, считаячи версты.*

(Казачья песня. Автор – А. Пешков)

В сорока километрах ниже Пашково по Амуру есть бывшая казачья станица, ныне село Радде. Когда-то она считалась одной «из самых больших и цветущих по всему Амуру», а проплывавший летом 1901 года мимо станицы на пароходе «Сергей Витте» путешественник С. Алинский написал в своём письме: «очаровательное местечко, это Радде!».

Радде Густав Иванович, сам из пруссаков, прикипел к России и много полезного сделал для неё. В двадцатилетнем возрасте попал на Амур и прожил в этих краях во времена Муравьёва-Амурского полтора года в избушке, изучая местную природу. Он оказался ботаником по жизни в лучшем смысле этого слова. Правда, некоторые его современники-недоброжелатели подозревали, что он так долго прирос к этому месту не столько из-за любви к выбранной профессии, сколько его обуяла жажда наживы. Будто бы скупал он во множестве соболиные шкурки у местных охотников. Ну а что, парень собирался жениться и не вести же выбранную в жёны фройляйн в кирху голодранцем. Немецкая практичность! Это сейчас – ни кола, ни двора, но женюсь, и баста!

Деревню же Ядрино, кому интересно, в 1930-м основали переселившиеся сюда чувашаи, а горы, которые мы видим и по которым едем до и после Облучья, являются отрогами горного хребта Малый Хинган.

Мост через речку Хинган и вот она – Амурская область. Это сейчас: раз, – и в амурской Ротании, а раньше, до постройки «федералки», ехали через Пашково и вверх по нашему (левому) берегу по деревенско-пограничным дорогам на Архару, в которую въезжали с юга. Совсем уж древние автопутешественники-экстремалы этот путь должны помнить. Но вернёмся на хинганский мост, где Москва теперь от нас стала в шести часах по глобусу. До Архары едем спокойно, потому что в 1999-м, при ведении земляных работ на этом участке трассы где-то за речкой Мутной дорожники уже выкопали скелет гадрозавра или, если проще – утконосого динозавра, так что бояться некого. Кое-кто на Западе..., но наши учёные установили,

что жил этот гад лет семьдесят миллионов назад. Сейчас скелет его находится в Благовещенске в хорошем и собранном состоянии.

Сразу за мостом через Архару (по-первости – просто Хара, 277 км, в Амур впадает) перекрёсток. В прошлом веке нам надо было бы налево, в посёлок Архару и дальше на паром через р. Бурею, и дальше на Райчихинск, Благовещенск и Свободный. Нынче нет, только прямо на мост через Бурею (это эвены придумали название, 739 км её длина). С моста справа по ходу видно строительство Нижнебурейской ГЭС, в основание плотины которой со специальной площадки В.В. Путин 27 августа 2010 года бросил свои часы. Это когда Он рассекал по «федералке» на жёлтой Калине, помните? Спустя месяц я был на этой площадке и имитировал бросание своих часов.

За рекой стела, которую изготовили мастера Благовещенского судостроительного завода имени Октябрьской революции. Она символизирует единение Москвы и Владивостока в частности и всей России в целом; за ней, чуть на пригорке, часовенка. Православный, остановись, сходи, тем более, виден пост ГАИ, который ещё надо проехать.

Уфф..., проехали. Кому на Блугу, ищите указатель на Райчихинск влево, он где-то в полутора-двух километрах за постом, остальные – тапку в пол и прямо. Скоро опять будет указатель, что п. Талакан направо. Там Бурейская ГЭС. Бывал. ГЭС видел. Посёлок аккуратненький такой.

Дальше ничего интересного, просто мчимся по Зейско-Буреинской равнине из школьной географии. Первопроходцы равнину эту звали амурской прерией. Чуть дальше талаканского сворота деревня Родионовка, через которую шла старая дорога в верховья Буреи, где находились т.н. Верхнениманские золотые прииски. Вся трава на обозреваемых тобою сейчас просторах выкашивалась крестьянами Завитинской волости и перевозилась на прииски для тамошних рабочих лошадок.

Справа возле Завитинска за альянсовской АЗС бывший военный аэродром, на него иногда садился «Руслан» с громадными запчастями из Питера для ГЭС. Потом её, запчасть, везли по дороге в Талакан. Зрелище!

Следующая АЗС, едашня и шиномонтаж (многие автопутешественники пользуются услугами этих заведений) у перекрёстка возле Возжаевки и справа очередной военный аэродром, и тоже, кажет-

ся, бывший. Помните, шум был несколько лет назад на всю страну, когда заморозили призывников, которых везли на Камчатку. Так вот, транспортник с ними садился по пути и здесь. Местные военные в этом мёрзлом деле оказались не при делах, – комиссия сказала. На этом аэродроме в своё время служил и военный лётчик Олег Пешков, погибший в конце 2015 года в Сирии.

Кстати, об авиаторах. Сейчас как машины трелюют на запад? Самоходом, в сетке и автовозом, а в начале 90-х еще и ВТА подряжали, правда, не в массовом количестве, но случаи имелись. Да, все выживали, как могли, время такое было.

Белогорск. Узел железных дорог и уйма военных, особенно прапорщиков. Много складов, рембаз и штабов. Если кто намылился в Благовещенск, то здесь где-то сотня с небольшим километров, что на машине, что железкой. Её, кстати, протянули в Благовещенск от Бочкарёво в 1913 году.

Вообще Белогорск и, пожалуй, ещё только Уссурийск, как только не называли. Начинал он с двух деревень: Александровское (в 1860-м пермяки основали) и Бочкарёвки (1893, пензяки). Всё это слилось и железнодорожная станция стала Бочкарёво, а город – Александровск, который с 1931-го по 1935-й был Краснопартизанском. Потом и станция, и город стали Куйбышевской-Восточной и, наконец, с 1957 года – Белогорском. Вопрос – ну и зачем тебе всё это знать? И всё же ещё чуточку информации: летом 1644 года уже упоминаемая экспедиция русских из Якутска под водительством В.Д. Пояркова, спускаясь по реке «Зии», ныне – Зея, исследовала её левый приток, на берегах которого обнаружили селения «пашенных людей», которые объяснили, что речка эта «Тоогде», т.е. «река, текущая среди болот и озёр». Русские переименовали в Томь. Длина её 433 км и стоит на ней славный город Белогорск Амурской области.

2008 год. Пекин. Олимпиада. Забег на 800 м и единственная бледнолицая, увязавшаяся за тремя тёмнокожими девками, помните? Это 29-летняя Светлана Клюка, уроженка Белогорска. Сейчас она хабаровчанка, но до 16 лет бегала здесь. И ещё. В тренерском штабе австралийских гимнастов, там же, в Пекине, был тоже белогорец по рождению, Беспалов его фамилия. Знай здешних!

В октябре 1934 года из Бочкарёво в Москву пешком вышли пять солдат и 23 февраля 35-го они уже были в Москве. Для чего и зачем – отдельная история, как и об амурском казаке Д. Пешкове, который верхом на лошади в зиму на 1890-й проехал из Благовещенска до

Санкт – Петербурга, где был встречен самим Александром III. А что, тоже перегон, пусть и коня, тем паче он, Серко, был подарен самодержцу и после пяти лет жизни в царских конюшнях околел и муляж его, говорят, находится в одном из музеев северной столицы.

Едем. Развязка с виадуком, налево Серышево, направо же можно попасть в Февральск, что на БАМе, и далее на амурские севера, в Экимчан, вокруг которого добывают золото. А сам С.М. Серышев из прапорщиков царской армии перешёл на сторону красных, был замом у В.К. Блюхера при штурме Волочаевской сопки. Умер Степан Михайлович на сороковом году жизни в 1928, будучи в должности начальника Центрального Дома Красной Армии в Москве. Ещё он успел академию закончить и военным атташе в Японии побывать.

За развязкой слева Украинка и база авиаторов-стратегов. Отсюда наши соколы летали и опять начинают летать вдоль северных и восточных границ страны на Ту-95. За Гавайи и до Северного полюса аж улетают! Там именной самолёт есть – «Благовещенск» имя его. База же строилась в 1960-е, во времена командования авиакорпусом дважды Героя Советского Союза генерал-лейтенанта А.И. Молодчего. Это он в августе 1942-го, бомбардируя столицу фашистской Германии, отправил радиogramму с борта самолёта Ил-4 лично И.В. Сталину: «Москва. Кремль. Нахожусь над Берлином. Задание выполнил. Ст. лейтенант Молодчий». Самое интересное, что через двадцать семь минут стрелок-радист экипажа принял ответ-поздравление от Самого! А что тут такого? Старики рассказывали, что в войну письма из блокадного Ленинграда в осаждённый Севастополь доходили и обратно.

Автодорожный мост через Зею построили в 1989 году. Река Зeya – самый крупный левый приток Амура. Аж 1242 км её длина. Рейн, например, всего на 78 км длиннее, так он для Европы речища, Зeya же, по здешним представлениям, – так себе, всего лишь приток. Между прочим, станицу Благовещенскую в 1858 году хотели назвать либо город Чернорецк, либо, как Муравьёв предлагал – город Россияслав, но всех переубедил епископ Иннокентий и мои жена, дочь, внук и внучка родились в Благовещенске.

*На дальнем Востоке России,
где Зeya впадает в Амур,
живёт городок пограничный,
его Благовещенск зовут...*

(Т. Гурова)

О епископе, в дальнейшем – Святителе Иннокентии мы поговорим в Иркутске, закончить же о Благовещенске хочу сообщением о том, что в 1920-х, когда переименовывали Рухлово и Гондатти, хотели заодно и Благу сделать Мухинском, (Ф.Н. Мухин – лидер местных большевиков был), но что-то там не срослось. И ещё. Помните Великого Князя Алексея Александровича, который в 1873 году побывал во Владивостоке? Так вот, он гостил в тот год и в Благовещенске, возвращаясь посуху в столицу России. У нас он пожертвовал целых пятьсот рублей на создание женской городской гимназии, получившей звание Алексеевской. Её наследницей является нынешняя школа № 4, которую окончила моя дочь и где учились до перехода в общеобразовательный лицей при АмГУ мои внуки.

Где-то слева, ниже по реке – город Свободный, в котором родился известный кинорежиссёр Леонид Иович Гайдай. Памятник ему поставили недавно. Ещё там в бесправные времена была контора АмурЛАГа. Фильм «Холодное лето 53-го» видели? Один из создателей его и актёров в нём Валерий Приёмыхов (Лузга) пацаном некоторое время жил в этом городе. Заключённые, выпущенные в 1953-м на свободу по т.н. «бериевской» амнистии, возвращались эшелонами на Запад и по пути разнесли пристанционный район Свободного «Чесноковку» в пух и прах. Всё это легло в основу фильма, только железную дорогу и город заменили на северные посёлок и реку.

Зeya же по эвенкийски – лезвие («джеэ»). Хм..., пока доедешь и «родную мову» забудешь. Да, в Свободном есть Малая Забайкальская железная дорога. Многие нынешние железнодорожники различных рангов ребятишками начинали на ней. В Свободном похоронен амурский садовод-селекционер И.А. Ефимов, состоявший в личной переписке с самим И.В. Мичуриным. Употребил слово «садовод» и вспомнил себя, несчастного, когда по наущению и под присмотром её мамы (ныне покойной, к сожалению) обеспечивал всю свою родню свежими овощами в свободное от защиты Родины

время. Уезжал утром на дачу, вечером возвращался с «долбанного», простите, огорода. Увы, это издержки жития рядом, на соседних улицах, с родителями: знаешь, что это пустое, но отказать не можешь. Потом всё-таки отказал, и всё покупаем у крестьян, извините, аграриев, по-нынешнему.

На указателе «Углегорск», переименованный недавно по предложению тов. Путина В.В. в город Циолковский. Наш космодром. Один большой московский чиновник сказал, что он, (космодром, в смысле) сам Байконур со временем заменит, люди будто бы летать отсюда будут. Каково!? Путешествующим автомобилистам же лишняя забота, мало от дорожных камней защиту делать, теперь и от ступеней падающих надо что-то мастырить.

В этих же краях есть деревушка, Черновка называется, её с поезда видно, рядом со станцией Бузули, это между Шимановской и Свободным. Деревня не простая, в ней девчонкой одно время росла Герой Советского Союза, одна из «ночных ведьм», лётчица времён Великой Отечественной войны Н.М. Распопова и родной эту же деревню считает генерал армии М.А. Моисеев, который Генеральный штаб однажды возглавлял. Или последний был в Советской Армии, или первым в новой России, не помню. У меня под лысиной уже всё перемешалось, вы не представляете! Устал, как собака, но дорогу знаю, не переживайте, до Байкала, как минимум, доедем!

Между прочим, мы с уважаемым товарищем М.А. Моисеевым одно училище (БВТККУ) заканчивали, правда, я много позже. Кстати, в Благовещенске, только в ДВОКУ, учился ещё один начальник Генштаба генерал армии В.Н. Самсонов. Так что Благовещенск воспитал двух больших военачальников. Я уж не говорю о войсках бывших советских республик, где выпускники благовещенских военных училищ тоже не на последних ролях.

В Шимановск заезжать не будем, скажем только, что широкую известность город получил, когда там построили комплекс предприятий, обеспечивавших возведение объектов на БАМе. Сейчас он опять прозябает. Кстати, в Шиме, а на амурском жаргоне это и есть Шимановск, стоит обелиск на могиле Ф.Н. Сюткина, выходца из крестьян Уфимской губернии. Он от Амурской области ездил на Всероссийское Учредительное собрание в январе 1918-го. Это там караул матроса Железняк устал, помните, и собрание было разогнано, говорят, большевиками, а демократия в России кончилась, не начавшись.

Старые перегоны (это те, кто гонял яповские авто из Приморья на Запад, была такая неофициальная профессия в России) Шимку должны хорошо знать. Когда не было сквозного автопоезда в Забайкалье, а он появился где-то в начале нулевых годов, то доезжали до Благи или до Шимановской и грузились на железнодорожную платформу, на которой с ветерком дули до Чернышевска, а кто побогаче, так и до Читы. Эх, весёлые были времена!

Уроженцами Шимановска являются, например, заслуженный артист РФ Александр Мохов, российский футболист-вратарь Александр Фильцов и известный железнодорожник Геннадий Матвеевич Фадеев.

Между Шимановском и Сиваками планировалось выбрать четырёхкилометровый участок дороги для устройства на ней бетонной ВВП в полсотни метров шириной, но почему-то от этих планов отказались. Определи на местности сам, где бы эта полоса могла быть? Кстати, куски автодорог, приспособленные под «взлётку», я видел в Германии и западной части Польши. Это немцы в конце 1930-х строили. У нас «автобан» на Комсомольск из Хабаровска в одном месте проложен через старый аэродром и в Приморье недавно истребитель садился на автостраду – помните, возле Кремово.

Где-то слева Сиваки, Ушумун и Тыгда. Опять туземцы: «сизэк» – клин, «усмун» – стричь, косить, а «тыгдэ» – дождь, ненастье, грязь.

Пересекаем автодорогу Черняево (на Амуре) – Тыгда – г. Зей. Это же сколько добра, в т.ч. ханьшина и водки, по этой дороге с конца девятнадцатого века было перевезено на верхнезейские прииски, а обратно золота! Как ни странно, но в те времена в качестве тягловой силы широко использовались верблюды. Там, на севере, чуть выше города по реке, ГЭС. Как красиво говорят серьёзные политики – первенец дальневосточной гидроэнергетики. Был. Даже внутри плотины, она пустотелая.

Справа за лесом, недалеко, золотодобывающий рудник. Рассказывают, что главный акционер всего этого дела, сживая в своей конторе в Лондоне, в телевизор видит каждый цех изнутри. И не покуришь, чёрт... А БелАЗы у них все под спутником ходят.

Вот и болотистое место, где умирают деревья. Это я про Магдагачи, забыли, что ли? Мой зять там срочную ломал, в ДШБ. В числе каторжан, строивших в 1907-10 гг. железнодорожную станцию и грунтовую дорогу к ней от Толбузино на Амуре, были и матросы – участники восстания на крейсере «Очаков» и броненосце «Потём-

кин» в 1905 году. Не знаю, кому как, но мне посёлок нравится, может даже и потому, что рельсами на перроне вкусно пахнет. Аэропорт там в советское время был, сидел как-то в нём ещё в семидесятых часов восемь-девять по погоде.

*Не надо мне лучше, чем край Приамурья ...
Вот эти леса, полноводные реки,
луга, новостройки и неба лазурь...*

(И. Бронфман)

Скоро Гонжа и санаторий «Кислый ключ». Минеральные воды «Гонжинская» и «Амурская».

Перед Талданом справа за кюветом на чистой придорожной полосе должна стоять лиственница (дерево такое). Это строители оставили её в качестве знака середины «федеральной автодороги «Амур» Чита – Хабаровск». Правда, дорожники говорят, что в связи с усовершенствованием трассы отметка (не дерево!) сдвинется. Да, кому в Тынду или ещё дальше, в Саха (Якутию), можно в этом районе направо по старой лесовозной дороге на Соловьёвск.

Наконец, возле Невера наша М-58 пересекается с М-56, полное наименование которой «федеральная автодорога «Лена» Амур – Якутск» (АЯМ по-советски) с выходом на Магадан и чуть ли не на Чукотку, во как! И по этой дороге тоже ходили верблюды, только прииски здесь назывались верхнеамурские. Одним из владельцев этих приисков был благовещенский купец, выходец из крестьян Рязанской губернии, Г.П. Ларин и не случайно первоначально был посёлок Ларинский, который в 1934 году переименовали в Невер, по речке («нэвэгдэ» - болотистое место).

*Кто раз хоть в Невере бывал,
когда пылает рододендрон,
за рай вокруг всё принимал,
потом уж понимал: а где он?...*

(А.А. Туманов)

«Сковородка». Прости, Афанасий Николаевич – амурский слэнг, чёрт бы его побрал! В 1927 году в Сковородино начала функционировать первая в мире станция по изучению вечной мерзлоты. К её

созданию, в числе прочих, приложил свою руку и находившийся в тех местах в ссылке известный богослов и философ П.А. Флоренский. В городе был. В 2000-м я тренировал футбольную команду Благовещенского гарнизона, так мои орлы в матче на первенство области в июне месяце вынесли их на их поле в одну калитку, забив четыре безответных мяча. Правда, через день уже в Зее тамошние кудесники кожаного мяча «обули» нас ровно с таким же счётом. Ну а если серьёзно, Сковородино подкосило решение МПС о ликвидации локомотивного депо.

На юг от Сковородине идёт гравийное шоссе к селу Албазино, вспомните Хабарова. Рекомендую очень тамошний музей. Всего девять километров в один конец.

Западнее Сковородине в пятнадцати где-то километрах станция Бамовская. Оттуда начинается железнодорожный подъезд к БАМу, в Тынду. Впервые рельсы проложили в 1930-х, но в конце лета 1942-го их и мосты сняли и перевезли под Сталинград для постройки рокадной дороги. Нынешние рельсы лежат с первой половины 1970-х. Да, совсем забыл; на перроне станции Сковородине весной 1978 года состоялась встреча Л.И. Брежнева с комсомольцами – строителями БАМа. Леонид Ильич в то время совершал поездку на Восток страны на поезде.

Тахтамыгда. Просто и поэтично – «опавшие листья, плывущие по воде». Кстати, упоминаемый тремя абзацами выше Магадан – родня Тахтамыгде по смыслу перевода с эвенкийского («моыгдан – выброшенный на берег из воды плавник»). Такая же родня и Могоча, и Тыгда, и Магдагачи вкупе с амурскими речками Томь и Невер – всех их объединяет какое-то «сырое» место. Так вот, над этими «листьями на воде» поворотная точка для самолётов, летящих, к примеру, из Иркутска в Хабаровск. В августе 1945-го находившийся проездом на станции маршал А.М. Василевский, будучи Главкомом войск, собранных для разгрома японцев в Маньчжурии и не только, распорядился передать самураям по радио через сковородинский узел связи условия ультиматума о прекращении сопротивления.

Следом речка Ольдой, а это значит, что «олдо» – «рыба» по-местному. К сведению любознательных, если, конечно, сие чувство не атрофировалось к этому моменту перегона: мосты через Ольдой (230 м) и Бурею (729 м) построены по одному проекту. Не веришь? Тогда быстро под мост и убедись сам, что там какие-то плиты к че-

му-то прикручены такими же болтами, как и на бурейском. Ну, посмотрел? Будешь ещё со мною спорить?

Вылезли и едем дальше, но возле Уруши надо постоять, так как у эвенков «эричи» – «место стоянок».

Между прочим, в междуречье Ольдоя и Уруши, на речках Улягир и Мадалан, в 1860 году были открыты промышленные запасы амурского золота. Нет, нет, останавливаться не надо, за полтора века тут уже всё выгребли.

*Суровый край. Но небом светел
(дней с солнцем столько же в Крыму).
Нигде за жизнь свою не встретил
его целебней тишину.*

(А.А. Туманов)

Добрались таки до Ерофея Павловича на речке Урка («петля» с эвенкийского, видимо, шибко извилистой, завитой она им показалась). Именно сплавляясь по ней, отряд Е.П. Хабарова и попал на верхний Амур ранним летом 1650-го, а в 1909-м железнодорожную станцию на левом берегу назвали именем землепроходца. Раз она, речка, такая знаменитая, укажем её длину – 161 км и площадь водосбора – 1900 кв. км. В воду-то хоть зайди, внукам потом расскажешь, что ноги в одной речке с самим Хабаровым мыл.

Ещё усилие и мы в Забайкальском крае.

*Люблю родное Забайкалье,
люблю я горы и луга,
густой травы благоуханье
и речек тихих берега.
Здесь солнце светит очень ярко,
сверкают звёзды в час ночной,
бывает летом очень жарко
и очень холодно зимой.*

(Ф.Н. Смирнова)

Жанна – прииск в тех краях был, а им, приискам, нередко давали имена матерей, жён, дочерей, да и, чего скрывать, знакомых барышень. Ну а станцию по прииску называли.

На 752 км от Читы дорогу пришлось отклонять от генерального курса по требованию археологов. Именно там были обнаружены следы мест, где коренные жители лет четыреста - пятьсот назад молились своим бурханам (идол, божок).

Форсируем Амазар. У него с Амуром общий даурский корень «амар» – большая река, хотя куда ему до него!

Могоча – «золотое дно», «золотая долина», так аборигены объяснили строителям «Амурки» про тутошние места. Но это версия романтиков, пессимисты же утверждают, что она, Могоча, просто «деревянная река». Кому верить, не знаю...

*Бог придумал Сочи,
чёрт – Могочи.*

(забайкальский фольклор)

Недалеко от трассы посёлки – рудники Ключевский (родников много было) и Давенда (солёное место). Из этих краёв существует зимник с выходом на Шилку и далее на Сретенск и Читу по местным дорогам. Было время, автопутешественники пользовались и этой оказией до появления «сквозняка». Отметил Сретенск и вспомнил, что первая судоверфь на Амуре была там, первый амурский пароход «Аргунь» на ней построили. Силища в машине была неимоверной, аж 60 лошадей.

Вернёмся в Ключевский, где много родников. Здесь на память приходит столица Испании, потому, что тот район, где сейчас Мадрид, арабы в X веке называли Магерит, что означало – «место со множеством родников». Да-а-а, название одно, но место на земном шаре разное! Полагаю, жителям Ключевского есть повод установить побратимские отношения с испанским тёзкой. Если соберётесь, меня не забудьте на переговоры взять.

Едем дальше. Чу, указатель! Справа Ксеньевка где-то. Железнодорожная станция (1908 г.) по имени одной из Великих княгинь Русского Императорского Дома. В этих краях её прииски были. Романовы, как физические лица, тоже имели право на собственность. Земли, которыми они владели, назывались кабинетскими. Существовало целое ведомство – Кабинет Его Императорского Величества, которое распоряжалось собственностью русских царей. Земли Кабинета находились в Забайкалье, на Алтае и немного в Польше.

Сбега. Речки Урюм, Чёрный и Белый, сбежались и получился посёлок.

Скоро Аксёново–Зиловское. Станция Зилово. Московский ЗиЛ здесь не при делах, скорее Питер. Ведь инженер-путеец Е.С. Зилов преподавал там, откуда и был направлен на строительство Амурской железной дороги. По слухам, он сочувствовал студентам, которые, в свою очередь, сочувствовали первой русской революции. Но первое название станции (свободненцы – внимание!) – Алексеевская. В 1927 году посёлок вокруг станции уже Зилово получил ещё и имя забайкальского большевика Г.Н. Аксёнова, казнённого в августе 1919-го в Хабаровске. Там как раз люди Калмыкова свирепствовали. Кто нынче за Белых, прошу успокоиться, Красные тоже не все ангелами были.

*Слепые не могут смотреть гневно.
Немые не могут кричать яростно.
Безрукие не могут держать оружие.
Безногие не могут идти вперёд.
Но – немые могут смотреть гневно.
Но – слепые могут кричать яростно.
Но – безногие могут держать оружие.
Но – безрукие могут идти вперёд*

*(Уроженец пгт Аксёново-Зилово
Г. Головатый)*

За 332 км до Читы на солнце заблестит купол часовенки, установленный строителями дороги на перевале в память российского политика Ю.М. Тена.

В Жерекене (Козья падь якобы) что-то добывают, или добывали, из недр Родины на пользу Родине.

Помнишь, в Сквородине мы вспоминали богослова и философа П.А. Флоренского. Так вот, Павел Александрович про эти места говорил, что «...пуста, безлюдна и бедна золотоносная страна». А тебе как здешние края показались?

Самое время вспомнить о ней (нет, нет, я не о Родине):

*Я путник не привередливый,
мне бы только – без опоздания.
Надежда моя последняя –
одно твоё ожидание.*

(В. Тыцких)

А она надеется и верит:

*Муж мой всё в рейсах, в дороге —
мало он дома живёт,
и я за него в тревоге,
благо, что водку не пьёт.*

(Ф.Н. Смирнова)

Чернышевск. Сами местные не могут понять, в честь кого он — писателя-демократа Н.Г. Чернышевского, либо инженера-путейца И.Б. Чернышева, или русского геолога Ф.Н. Чернышёва. На всякий случай на перроне вокзала поставили изваяние автора извечного русского вопроса, но это просто потому, что на других Чернышевых не было подходящих скульптур. Насколько я понял, там издавна был казачий посёлок Поповский, рядом с которым в 1908 году построили железнодорожную станцию Пашенная, (от пашни), которая в советское время, естественно, называлась Кагановичской. Это сталинский нарком путей сообщения и это не единственный его служебный пост в те времена. Надо отдать ему должное, что хоть какой-то порядок, существовавший до недавнего времени на железной дороге, заложил он, Лазарь Моисеевич Каганович, хотя, если быть ещё справедливее, начал вывод железнодорожной отрасли страны из разрухи Гражданской войны Ф.Э. Дзержинский, брошенный партией на это дело в 1921 году.

Ну, а переименователей можно понять. В 1957 году вскрылась «враждебная деятельность антипартийной группы в составе Молотова (его имя в те времена носила нынешняя ЗабЖД), Маленкова, Кагановича и «примкнувшего к ним Шепилова», поэтому в спешке могли и не объяснить, в честь которого переименовали. Вот и сиди, гадай! Нет, поедem, тем более впереди река Нерча и не доезжая пару-тройку километров до моста через неё мы пересекаем ручей, речушку ли, Чичон называется. Между прочим, историческое место. Именно на Чичоне в 1999 году строители дороги впервые на этой «федералке», да и в стране, пожалуй, установили для пропуска воды под дорожным полотном гофротрубу. Видели, сколько их теперь, так вот эта первая! Высота насыпи над ней аж четырнадцать метров. Сборку трубы на месте консультировал канадский мастер.

Один дорожник утверждает, что такие трубы придумали русские инженеры из Санкт-Петербурга ещё до революции, но ведь нам, как

всегда, ничего не надо и идея оказалась в Канаде, где теперь мы их и покупаем, правда и сами делаем, но наши покрыты гудроном и рассчитаны на 50 лет службы, канадские же блестят и гарантия у них 100 лет, и диаметр больше. Для справки: трубы водопропускные из железобетона в условиях вечной мерзлоты служат до 10 лет. В следующий раз поедешь, хоть заняться будет чем: пересчитай, сколько гофротруб блестят, сколько чёрных.

Ну вот, мы на берегу Нерчи и настало время узнать, как там проживают русские поселенцы на Амуре после недобровольного отъезда оттуда в столицу Е.П. Хабарова в 1653 году.

Жили более-менее спокойно, пока у маньчжуров не сменился правитель, при котором они приступили к решительным действиям по выдавливанию славян с Амура. Крепость Албазин, вокруг которой в начале 1680-х располагалось уже 53 жилых дома, во второй половине этих годов враги несколько раз осаждали, захватывали, сжигали и опять осаждали. В конце концов, приехала делегация из Москвы и под городом Нерчинском 27 августа 1689 году был подписан договор (т. н. Нерчинский), согласно которому русские не имели права появляться восточнее рек Аргуни, Горбицы, Амазара и южнее Станового хребта. Правда, демаркацию границы не проводили, обмена картами не было, что несколько упростило Н.Н. Муравьёву в середине XIX века задачу присоединения Приамурья и Приморья к России. Что касается настойчивости маньчжуров, то здесь не обошлось без «руки Запада» и агрессивности азиатам добавляли их советники — миссионеры-иезуиты, двое из которых (француз Жербийон и португалец Перейра) участвовали в нерчинских переговорах толмачами (переводчиками), так как делопроизводство велось на латинском языке.

Часть албазинцев после ликвидации городка вернулась в Забайкалье, некоторые подались на реку Уда, которая впадает в Шантарское море. А вот пару десятков русских увели в Пекин. В 2007 году в Благовещенск приезжали их потомки, правда, по-русски не бельмеса, снаружи тоже уже не наши, но числят себя православными.

Когда Россия снова послала своих сынов на Амур, то первым делом экспедиция Г.И. Невельского должна была выяснить в конце концов, судоходен ли Амур и остров ли Сахалин? Ведь в царских кругах в начале XIX века всерьёз считали, что Амур — никудышная река, она теряется в песках, Лаперуз же в своё время объявил Сахалин полуостровом. Но это уже совсем другая история; где устье

Амура в зиму на 1850-й и где мы сейчас? А мы переехали Нерчу и приближаемся к Чите. Хотя нет, погодите в Читу, рекомендую заехать в сам Нерчинск. Он недалеко от «федералки» и музеи там богатые.

Чита. Серьёзным городом она, по большому счёту, стала благодаря опять же известному нам графу. В Забайкалье главным издавна был Нерчинск, но созданной в 1851 году области требовалась столица и выбор был сделан в пользу Читы.

*Твори, столица Забайкалья,
Сибири гордость и оплот!...
Храни величие России
и процветай в веках, Чита!*

(Фрагменты гимна города Чита)

В саму Читу можно, конечно и заехать, там есть что посмотреть, но сам подумай, там и без твоего авто тамошних авто полно, чего улицы запружать. Так что дуй по объездной дороге севернее города и попадёшь на федеральную автодорогу «Байкал». Но для твоего интереса о Чите скажу, что летом 1891 года цесаревич Николай (помнишь, Он во Владивостоке положил начало строительству Транссиба) возвращался посуху в Санкт-Петербург. Так вот, в Чите, в районе Титовской сопки, забайкальские казаки показали Ему процесс укрощения дикой лошади местной породы. Впечатлённый процессом и ведомый заботой об укреплении Русской Императорской армии, Цесаревич осенью того же года повелел отправить трёх арабских племенных жеребцов для улучшения породы строевых лошадей Забайкальского казачьего войска. В дальнейшем каждый год по десять жеребцов сюда присылалось бесплатно.

Ну что, едем дальше? Автодорогу М-55 Иркутск – Чита закончили в 1970-м, хотя дорога и раньше была, Московский тракт так называемый, который иногда и Екатерининским называли. Любили, однако, матушку-императрицу её современники! Пробивать его, тракт, начали с конца XVII века из Москвы к дальним сибирским окраинам. Не вечно же по речкам, да через волоки тащиться, нужен был и колёсный путь, по которому почту и каторжан можно было гонять и начинался он Владимирской дорогой, ныне – шоссе Энтузиастов в столице нашей Родины. Доходил тракт до Нерчинска и Сретенска с ответвлением от Верхнеудинска на Троицко-Савск. Это

рядом с нынешней Кяхтой центр торговли с Китаем был в XVIII и первой половине XIX вв. Ох, и пожили там местные предприниматели, в Троицко-Савске-то! Зеркала больших размеров из самого Парижу пёрли в свои гостиные, гувернанток ненаших выписывали, но равно и книги тоже!

Домна. Почтовая станция на тракте. Это если по старой дороге. Сейчас же за Читой слева по «федералке» большой аэродром военный, а за ним сама Домна. Там, на ямской станции, в августе 1866 года, направляясь в отпуск, на тридцать девятом году жизни умер первый военный губернатор Амурской области генерал-майор Н.В. Буссе. Именно благодаря настойчивости и исполнительности Николая Васильевича Благовещенск и получил прямоугольную планировку городских кварталов. Он в точности заставил претворить в жизнь предписания столичных проектантов. Я во многих населённых пунктах страны и за границы бывал, но, поверьте, прямоугольнее города не видел! Далее стих про Благовещенск:

*Красивый, ухоженный город,
с кварталами улиц прямых,
в зелёном пушистом уборе,
большим изумрудом лежит.*

(Т. Гурова)

А ещё г-н Буссе был первым начальником первого русского военного поста на Сахалине и, как свидетельствуют его современники, любимчиком графа Н.Н. Муравьёва-Амурского.

В домнинском же авиагородке в 1939 году служил герой Великой Отечественной войны лётчик Николай Гастелло. С местного аэродрома он на ДБ-3 летал на Халхин-Гол бомбить позиции японцев, а в свободное от полётов время играл за футбольную команду авиаторов на первенство военного гарнизона. Так, во всяком случае, утверждают знатоки забайкальского футбола.

Поехали дальше. Пересекаем железную дорогу. Узнаёшь? Как нет? Ты же по ней ехал на Дальний Восток, посмотри первую страничку нашего путешествия. Едем по долине Ингоды – слева она, справа – горы. Это Яблоновый хребет и в нём есть целебный источник. Указатель будет направо. Вода там «Кука» называется. Полюбому ты её уже пил (или в поезде, или где-то в ларьке купил, едучи

по Забайкалью). «Гураны» ею очень гордятся. Да, кстати, едите, едите, а позы-то ели?

*Вот справа скала отвесная,
а слева река бежит,
и снова дорога шоссейная
летит под автомобиль.*

Райцентр Улёты скоро в стороне оставите. Учёные люди объясняют, что улётами буряты звали калмыцкое племя. Правда, они не поясняют, каким боком калмыки сюда попали, но поверим, других-то версий всё равно никто не предлагает.

Слева по ходу на берегу Ингоды увидите Доронинское. Деревня с биографией – при Екатерине Великой она была городом. Императрица туда ссылала на ПМЖ бунтовщиков.

Дальше по трассе прочтёте слово на указателе «Танга», но не думайте, что вас каким-то чудом занесло на берега восточной Африки, в Танзанию. Нет, вы по прежнему рассекаете просторы Забайкалья в 5201-м километре от Москвы. За Тангой справа вскоре будет Арейское озеро. Целебное. Версий о его происхождении несколько, сами посмотрите в Википедии.

Переваливаем Яблоновый хребет и, вот он, Хилок. Местные краеведы ссылаются на бурят, что будто бы это «река, текущая из озера». Есть ещё версия, что «хилэ» - «граница», а некоторые путешественники связывают название одноимённой с речкой железнодорожной станции с фамилией одного из царских министров путей сообщения князя М.И. Хилкова, но это не так, хотя он и бывал в этих местах многожды. Так, например, в апреле 1905-го он был в сопровождении главного инженера МПС по постройке новых линий Г.М. Будагова, возглавлявшего (1895-97 гг.) строительство Транссиба на участке ст. Ачинск – ст. Иннокентьевская (ныне – Иркутск-Сортировочный). Станция Курзан между Тулуном («тулун» - спальный мешок из козьих шкур) и Нижнеудинском с 1907 года называется станцией Будагово, а Иннокентьевская - память строителей о Святителе Иннокентии. На 20-й версте от Владивостока есть станция, первое название которой было станция Хилково, но Михаил Иванович не счёл этичным иметь свою фамилию в названиях объектов своего ведомства и с января 1903 года появилась станция Океанская. Ещё князь Хилков стоял у истоков российского автоспорта, организовав и возглавив первый автопробег через Кавказ. Ну а на

самой станции Хилок 1 августа 1897 года заложили первую на забайкальском участке Транссиба православную церковь. При царях при каждой более-менее крупной станции строили церкви, или, на худой конец – часовни.

Что касается топонимии вокруг Байкала, то в основном всё здесь от бурят, или «брацких людей», как их называли пришедшие сюда русские в середине семнадцатого столетия. Например, в При... и Забайкалье названия некоторых административных образований (поселки, районы) происходят от бурятских родоплеменных групп: эхириты, булагаты, хоринцы, агинцы, аляты, тангуты, хонгодоры. Железнодорожные станции Алзамай (ВСЖД), к слову, от имени предводителя Хондогоровского рода Алзобе, Залари – от рода Зайлари Узун, Тыреть – от рода Тэртэ, а вот Мальта возле Усоля – Сибирского никакого отношения к Средиземноморью не имеет, просто «мойэлта» – «черёмуховое место». Нынешний же Братск (был, ГЭС видел) от «Брацкаго» острога пошёл.

Хохотуй. Это название привлекает многих. Попробую объяснить: называли строители Транссиба в 1899 году железнодорожную станцию и пристанционный посёлок так по местной речке. «Тая», это вода, всё остальное – крутые берега, поросшие лесом. Это всё буряты славянам объяснили, ну а те услышанные звуки расставили по своему восприятию. Короче – речка в заросшем ущелье, если угодно, и ничего смешного здесь нет.

За Петровским Законом, первенцем дальневосточной черной металлургии (1789 г.), ныне Петровск-Забайкальский, покидаем бывшую Читинскую область, в которой, кстати, родились музыкант О.Л. Лундстрем, актёры театра и кино братья Соломины и ленинградский профессор А.А. Собчак, более известный сейчас как папа Ксени и человек, давший путёвку в нынешнюю жизнь ВВП. Почитатели группы «Калинов мост» тоже могут радоваться – Дмитрий Ревякин музыкальную школу окончил в забайкальском Первомайском. А Виктория Боня? Она ведь тоже из этих краёв, из Краснокаменска. Как..., не знаешь, кто это? Это же одна из первых красавиц России была в нулевых, да и в «Доме-2» засветилась, разве этого мало?! Поклонники Михаила Ходорковского, – вы то не забыли, что он тоже некоторое время провёл в Краснокаменске? В 1935-36 годах на (в) Песчанке (военный городок возле Читы) военную службу служил Леонид Ильич Брежнев.

Помните, я говорил о первом амурском пароходе с его паровой машиной в 60 л/с. Так вот, котёл машины делали здесь, на Петровском.

При въезде в Республику Бурятия, возле стелы, вспоминаем Ларису Рубальскую: «Переведи часы назад...». А почему? А потому, что граница шести- и пятичасовых зон проходит именно здесь и в пятичасовом поясе от Москвы мы теперь будем пилить до самого начала Красноярья.

Дальше поедешь через Мухоршибирь, а это значит через «густой большой лес».

*Улан-Удэ, Улан-Удэ –
моей Бурятии звезда!*

Дорога нас в Улан-Удэ сейчас не заводит, поэтому остатки Бурятии проскакиваем на одном дыхании и... вот он, Байкал, хотя, погоди..., надо, покидая Забайкалье, вспомнить А.П. Чехова: «В Забайкалье я находил всё – и Кавказ, и долину Волги, и Звенигородский уезд, и Дон. Забайкалье великолепно! Это смесь Швейцарии, Дона и Финляндии». Это Антон Павлович проездом на Сахалин весной-летом 1890-го восторгался здешними видами, а про Амур вообще сказал, что там «и красиво, и просторно, и свободно, и тепло; охотно бы прожил на нём года два». Но вернулся он однако же в Крым. Да, ещё. Будет время, заедь в Иволгинский дацан, не пожалей. Лучше сам посмотри, чем меня послушаешь. Там по кяхтинской трассе указатели есть, не заблудишься.

После Дацана едем дальше вдоль левого берега Селенги и не знаем, на дорогу глядеть или на красоты смотреть. В этом смысле здесь лучше быть пассажиром. Тем же, кто за рулём: НЕ ГОНИ и СМОТРИ НА ДОРОГУ! Вообще-то, это девиз всего перегона должен быть. Также на протяжении всего перегона в каждой местности свои красоты!

Чуть не забыл, будешь проезжать город Бабушкин, не поленись и заскочи на старый причал в Мысовой. Помнишь, в царские времена паромы через Байкал ходили, вагоны возили. Вот и посмотри, где они причаливали и где начинался забайкальский участок Транссиба. Там, кажется, маяк ещё стоит.

Вот речка Снежная возле Выдрино и мы в Иркутской области. Скоро и Байкальский ЦБК, беда и боль озера. Но есть там и хоро-

шее – горнолыжный курорт, например. Едем между водой, железной дорогой и горным хребтом Хамар-Дабан.

За Култуком переваливаем Прибайкальский хребет. А влево от Култука дорога уходит в Саяны. Там, в Тункинской долине, есть курорт Аршан на целебных источниках, рекомендую. Туда, в долину, при Александре II, были сосланы 145 католических священников, арестованных во время Польского восстания 1863 года.

Упомянул Култук и вспомнил, – там же в 1963 году родился известный всем стилист Сергей Зверев.

Иркутск (от реки Иркут (488 км) – левый приток Ангары). Он как-то почти сразу, с конца 1600-х, центровым стал в Восточной Сибири, но я не об этом. Г.И. Шелихов, И.Д. Черский, Г.И. Невельской. Для России это великие люди. Все они жили, или бывали, в Иркутске в разное время, но объединяет их одно, – их жёны – иркутянки.

Жена Шелихова сопровождала его в плавании на Аляску в 1783, кажется, году. Правда, некоторые предполагают, что умер Григорий Иванович не в своё время (на 49-м году жизни) и не без «помощи» её. Шибко уж властная, говорят, была. Не знаю, я попозже родился.

Жена Черского Мавра Павловна сопровождала его по горам Колымского края в исследовательском походе. Иван в 1892 году в походе умер и она вернула людей в Якутск, сама же убыла в С-Петербург, где предоставила путевые заметки мужа и добилась, чтобы два горных хребта носили имя Черского. Мы, подъезжая к Чите, спускались с одного из них, помните?

Жена Невельского Екатерина Ивановна, в девичестве Ельчанинова, также в 1849-ом сопровождала своего принца в его походе в устье Амура. Прожила она с ним там в спартанских (мягко сказано) условиях три года, схоронив первого ребёнка (девочку). На географической карте эти места называются Залив Счастья.

Кстати, упоминавшийся нами Н.В. Буссе тоже был женат на иркутянке по имени Екатерина. Были даже в Амурском казачьем войске Екатерининский станичный округ, станица Екатерининская и против станицы на Амуре остров Екатерининский, отошедший в 1990-х Китаю.

Но иркутские барышни в жёны попадали и другим путём. Во первых, «в Иркутске ведь не раз женили амурцев, правда – матросов и кочегаров, на совершенно незнакомых им женщинах в день или в два, даже Великим постом». Было и по другому. Н.Н. Муравьёв об-

ратился к царю с просьбой «штрафованных» солдат не подвергать присужденному наказанию, но присылать их в Иркутск. Одновременно было дано распоряжение собрать по губернии всех распутных девок и прислать их тоже в Иркутск. Там этих бедолаг построили попарно и привели в церковь, где и благословили их брак. Вечером в казарме накрыли столы, а утром всех молодых отправили на Амур, где каждая семья получила земельный участок, по сто казённых брёвен на строительство и всякое другое для начала совместной жизни. Когда невест стало не хватать, объявили комендантский час: мол, та барышня, которая окажется на улице после девяти вечера, пойдёт замуж. Один иркутский купец за освобождение арестованной сестры дал триста рублей полицейскому чину. Всплыло. Чин был осужден к пяти годам каторги в Забайкалье, брат лишён лицензии на торговлю, а девица уехала улучшать демографическую ситуацию на Амуре. Вот так и приумножали население Амурского края.

Архиепископ Камчатский, Курильский и Алеутский Иннокентий (про Святителя я обещал рассказать, помните) родился в деревне на Лене и священническую карьеру начал в иркутской церкви Благовещения. Со временем он достиг самых высоких постов в РПЦ и, получив право именовать, в устье Зеи, видимо, и вспомнил о своей малой родине. Ещё о связи Иркутска и Благовещенска; в Благовещенске нынешняя улица Горького первое название имела «Иркутская», а в недавнем прошлом держатель католического амурского прихода Владимир от нас уехал в Иркутск.

И ещё раз о заселении Дальнего Востока вкратце. С 1854 года казаки и солдаты по Амуру и Уссури. Следом крестьяне, по переселению и гонимые за веру (молokane, баптисты, скопцы, их, правда, только на нижнюю Лену, староверы и т.д.). Казённый и служивый люд. На поселение после каторг, забайкальских и сахалинской. В европейской России была хорошая реклама обширным возможностям для жизни в Сибири. Народ семьями и деревнями снимался и ехал, вернее, шел до Сретенска, там сплавом по Приамурью. Два — три года поход длился, а то и более.

*Мы по Шилке проплывали,
много горя повидали,
по Амуру проплывали,
ещё больше увидели.*

(фольклор переселенцев)

С 1870-х начали возить морем. К примеру, черниговцы или екатеринославцы (по современному – днепропетровцы) добирались до Одессы, оттуда пароходом мимо Филиппин во Владивосток, а там по Приморью. Такой перевоз длительностью сорок – сорок пять суток стоил немалых жертв: в 1899 году из двух тысяч переселенцев, плывших на пароходе «Херсон», умерло в пути только одних детей тридцать пять ребятишек. А сколько таких рейсов было. Позже стали возить по железной дороге. Пётр Аркадьевич Столыпин, который считал, что *«оставлять этот край без внимания было бы проявлением громадной государственной расточительности. Восток проснулся. И если мы не воспользуемся нашими богатствами, то возьмут их, хотя бы путём мирного проникновения, другие»*, был большим энтузиастом заселения окраин и он приказал для переселенцев построить специальные вагоны. Они состояли из трёх секций: людская, для скотины и под инвентарь. Почему-то потом «столыпинскими» стали называть вагоны для перевозки заключённых.

Советская власть тоже охотно заполняла наши края, в т. ч. и комсомольцами – строителями дальневосточных промышленных гигантов. Было даже движение хетагуровок. Это жена красного командира Валентина Хетагурова бросила ключ с предложением девушкам страны Советов поехать на Дальний Восток.

*Наступает очередь звонкой весны,
Юный собирайся поток!
Преданные дочери нашей страны
Едут на дальний Восток*

(Левин)

Много здесь потомков искателей приключений и романтики, а также бывших гонцов за «длинным» рублём. Во все времена добровольно переселившиеся имели льготы, правда, по разному они ими распоряжались. Пример не совсем в тему, но..., в Амурской области есть деревня Комиссаровка, а в Приморье – Комиссарово. Красные не причём. Просто питерский шапочных дел мастер Осип Комиссаров, 25 лет отроду, однажды случайно оказался рядом с покусителем на жизнь царя Александра II и выбил оружие из рук студента, чем спас Императора. Мужу дали дворянское звание, приставку к фамилии – Костромской, имение и пожизненную пенсию в три «тыщи рублёв». Конец жизни его был противоречив, всякое говори-

ли, но деревни успели назвать, а царя всё равно подкараулили борцы против самодержавия.

Пожалуй, всё, я приехал. Кто поедет дальше, счастливого пути! И посигнальте, пожалуйста, проезжая Зиму, передавайте ей привет от меня. Договорились?! Кстати, там улица «Московский тракт» есть. Да, так и называется.

P S.

А что до Пояркова и Хабарова здесь было, я и не сказал. Сей момент, быстро. На территории примерно от нынешних Уссурийска до Цицикара и амурских Сергеевки, Тыгды и Талакана во времена Крещения Руси существовало т.н. Бохайское царство, довольно развитое по тем временам. Монголы, прежде чем идти на Запад, напали на него и разорили. Часть разогнанного бохайского народа рассеялась, влача жалкое существование в виде нивх, гиляков, нанайцев, гольдов и т.д. Дауры же и дючеры (это потомки оставшихся здесь и ассимилировавшихся монголов) поселились на берегах верхнего и среднего Амура, Аргуни и нижней Зеи, занявшись земледелием и скотоводством. Их-то и застали люди Пояркова на Томи, а Хабарова – на верхнем Амуре. После Нерчинского договора почти все племена, имевшие контакты с посланцами Москвы, маньчжуры выслали на правый берег «Чёрной реки» и далее.

Теперь всё!

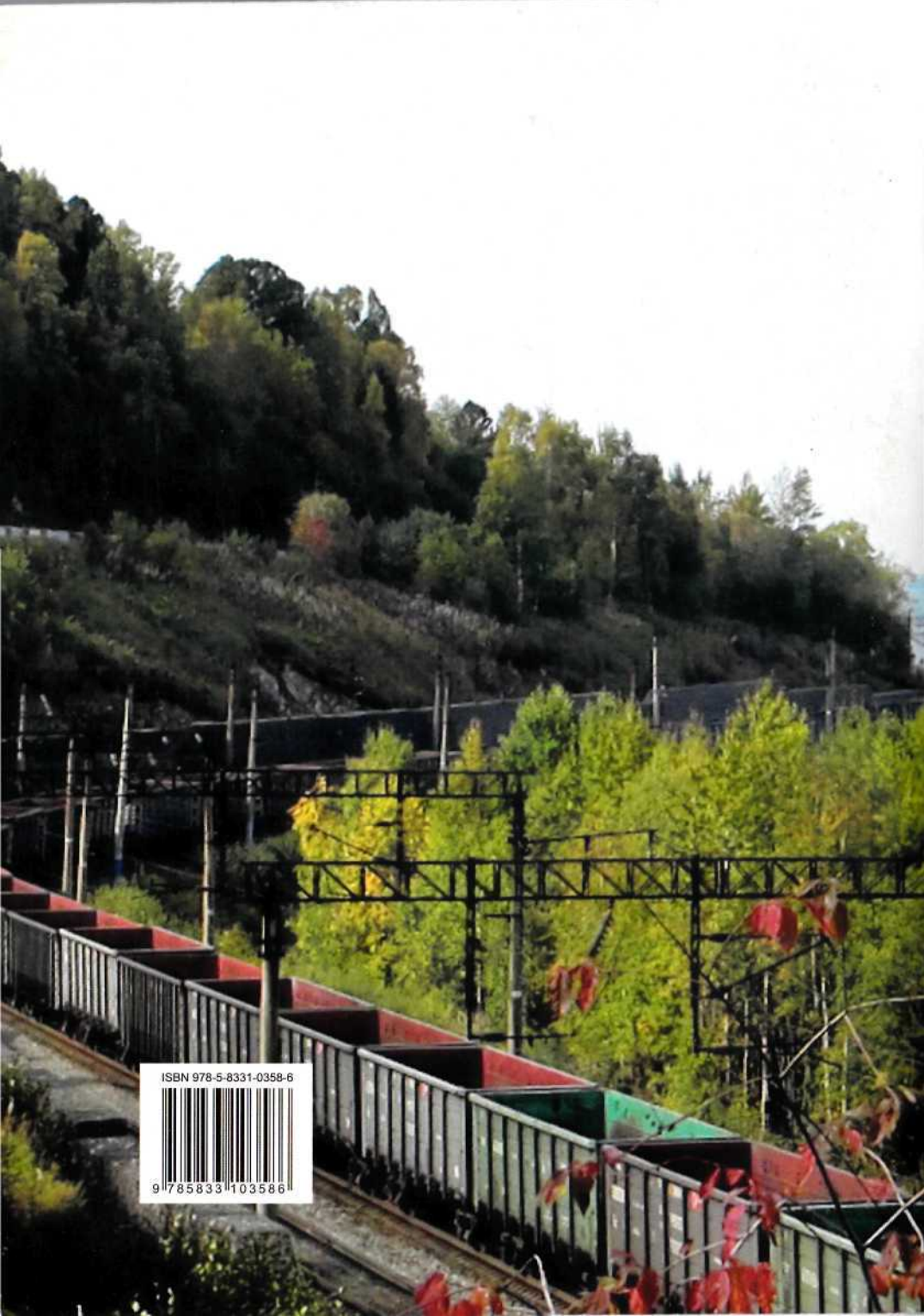
*Мой дальний, советский Восток.
Край могучей, радостной работы:
Комсомольский, смелый, молодой.
Край, согретый Сталинской заботой,*

Или, если хотите:

*Мой дальний, российский Восток.
Край космодромный, работой могучий:
Трубопроводный, рыбный, золотой.
Край, оживший Путинской заботой,*

Спасибо за внимание, читатель.

2016 год, февраль. Благовещенск. Амурская область.



ISBN 978-5-8331-0358-6



9 785833 103586