

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАРИНА

Орел, несостоявшаяся железнодорожная столица России... Неужто это та станция, где у юного Бунина дух захватывало: "тот самый Орел, которого я еще почти никак не представляю себе, но который уже одним тем удивителен, что там, вдоль вокзала, - великий пролет по всей карте России: на север - в Москву, в Петербург, на юг - в Курск и в Харьков, а главное - в тот самый Севастополь, где как будто навеки осталась молодая отцовская жизнь..."

Пожалуй, никто из орловцев - классиков русской литературы, кроме Бунина, не отобразил с такими подробностями местную железную дорогу в своем творчестве и эпистолярном наследии. Вот строки из его письма: "Доехал я, нельзя сказать, чтобы очень благополучно: вагон вскоре прохолодился; стенка, около которой я лежал, был вся сырая и холодная, спал я, разумеется, ужасно скверно..."

А в рассказах этот же путь от Орла до Ельца предстает куда более романтично: "Утром был Орел, пересадка, провинциальный поезд возле дальней платформы. И Митя почувствовал: какой это простой, спокойный и родной мир по сравнению с московским... Проснулся он только в Верховье. Поезд стоял, было довольно многолюдно и суетливо, но тоже как-то захолустно. Приятно пахло чадом станционной кухни. Митя с удовольствием съел тарелку щей и выпил бутылку пива, потом опять задремал". Теперь трудно понять, где же истина - в письмах или в рассказах. Но, говоря языком сатириков, буфеты в ту пору на станциях определенно были, и кормили здесь пассажиров как следует.

В Орле гремел духовой оркестр, изысканная кухня вокзального ресторана не нуждалась в рекламе... Когда-то железные дороги изменили вековое течение

жизни в России. Но и страна не осталась в долгу перед великим изобретением: она превратила с годами "чугунку" в заурядное заведение.

Самое удивительное состоит в том, что местный обыватель, похоже, не был готов к перемене в будничном течении жизни. В то время, как в Европе повсюду сооружались железные дороги, в Орле и соседних губернских центрах по старинке полагались на гужевой транспорт и водные пути сообщения. В середине 1830-х годов в Орле построили новый мост на барках через Оку взамен обветшавшего и стали поговаривать даже о мостах каменных, чтобы сделать надежным тележный путь из центра страны на ее юг. Местный краевед П. Азбукин дотошно перечислял в 1838 году, какие перспективы ждут орловскую пристань и вообще губернию, как перекрестие больших дорог: "Делаются предположения об устройстве шлюзов для поднятия вод Оки... проводятся разыскания по предмету проведения шоссе от Курска до Тулы через Орел. Заботливое попечение начальства обещает от исполнения сих предположений чрезвычайные выгоды". Начальство пеклось о шоссе и пристани, еще не догадываясь о том, что приоритет будет принадлежать паровозу.

ЕКАТЕРИНА, ТЫ БЫЛА НЕПРАВА?

Начиналось все широко и с воодушевлением. И была та же вечная проблема - где взять денег на колоссальное строительство магистралей? Выход был найден довольно оригинальный, и напрасно популярная группа песенников присваивала лавры императрице Екатерине: ты, мол, была неправа, когда продала Аляску Америке. Аляску продал Америке веком позже ее правнук Александр II. С тем расчетом, что на вырученные деньги в России развернется освоение Дальнего Востока и строительство железных дорог.

Конечно, до этого на Руси уже были кое-какие рельсовые ниточки. Но планы строились куда более грандиозные. И именно планы, а не маниловские прожекты: в течение 20 (!) лет группа инженеров готовила проекты будущих дорог, просчитывали товарные потоки, и особенности рельефа, и возможности местной металлургии, и, главное, военно-стратегические требования. Итогом столь кропотливого труда стала первая в России программа строительства железных дорог.

Талантливый инженер, занимавший в 1860-е годы пост министра путей сообщения, Павел Мельников внес в Кабинет министров проект дорог:

южной (от Москвы до Севастополя);

восточной (Орел - Елец - Тамбов - Саратов);

западной (Орел - Смоленск - Витебск);

юго-восточной (от Екатеринослава до Ростова-на-Дону).

В дополнение к этому было намечено сооружение юго-западной линии Одесса - Брянск. Почему же именно Орловская губерния оказалась в центре железнодорожной программы России?

Известно, что, по мнению тогдашнего министра финансов Михаила Рейтерна, строительство дорог в первую очередь должно было увеличить экспорт и дать валюту для дальнейших инвестиций. А Орел, как подчеркивал известный историк Александр Корнилов, был центральным пунктом России, который мог давать вывозные, главным образом сельскохозяйственные товары.

В мае 1864 года был издан указ о начале сооружения головного участка Южной линии от Москвы до Орла. О том, как велось строительство этой, да и других дорог в России, нет необходимости вести подробный рассказ, - стихотворение Некрасова знакомо всем нам еще по школьной программе. В черте Москвы каждая верста пути обошлась в 140 тысяч рублей, до Орла - 45 тысяч за версту, до Курска - 35 тысяч. Москва стала, без сомнения, ближе к

провинции. Скорый поезд, отправляясь из Орла в 8.25 утра, прибывал в столицу в 6.40 вечера. От Орла до Курска путь продолжался примерно три с половиной часа. Правда, на другой линии почтовый состав добирался из Орла до Грязей ровно двенадцать часов. И сегодня пассажирский поезд "Воронеж - Витебск" идет по этой же колее почти столько же. Где-где, а на бывшей земской дороге умеют дорожить дедовскими традициями...

В старину рассказывали, что первый поезд в Орел в 1868 году привел машинист-англичанин. И в этом особый символ: дальние страны с тех пор стали не такими уж дальними... Впрочем... Впрочем, известнейший русский философ Василий Розанов, проживший около десятка лет в Орловской губернии - он был учителем в Брянске и Ельце - глубокомысленно заметил:

"С проведение железных дорог и "окончательной централизацией" все стекло в один мозг, в столицы, оставив тело страны бесчувственным и бездыханным. Настал какой-то "окончательный папа" и "окончательная кокотка" и "окончательный министр", "окончательный философ"... Вы никак не можете изолироваться от Петербурга и продолжаете, в сущности, жить в нем, но только как бы на очень отдаленной улице и мало посещаете центры его".

Нам теперь трудно понять иронию Розанова. Ведь мы не видели того, что видел он, и с трудом представляем "суверенность" старой провинции. С ностальгией размышлял Лесков: "Всякой вещи есть свое время под солнцем, - протяжные троечники отошли, а железные дороги их лучше, но опыт и знание все-таки своей цены стоят да и покоя не дают". Лев Толстой писал Тургеневу: "Ради Бога, уезжайте куда-нибудь и вы, но только не по железной дороге. Железная дорога к путешествию то же, что бордель к любви. Так же удобно, но так же нечеловечески машинально и убийственно однообразно".

СТРОИТЕЛИ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ

Орловское общество в буквальном смысле билось за то, чтобы взять строительство будущей линии "восток - запад" под свое крыло. Немало помог успеху именно орловцев (а не верхушки других губерний) местный предводитель дворянства Александр Васильевич Шереметев, сын бывшего министра государственных имуществ. Он первый выступил с проектом земской железной дороги Орел - Витебск и, как говаривали в старину, устроил ее, принеся большие выгоды Орловскому земству.

Правда, в отличие от многих и многих подрядчиков, обеспечивших себя на всю жизнь за счет строительства, Шереметев в итоге разорился. "Отец магистрали" едва зарабатывал на кусок хлеба и умер в Париже абсолютно одиноким человеком.

Одной из самых известных фигур в деле строительства железных дорог, несомненно, является Самуил Соломонович Поляков (1837 - 1888), имевший неофициальный титул "железнодорожного короля". Выходец из семьи кустарей, из глуши Могилевской губернии, он начал свою карьеру управляющим винокуренным заводом в имении министра почт и телеграфа графа И.М.Толстого. Не без поддержки графа Полякову удалось добиться многомиллионных заказов от казны.

С его именем связано строительство множества магистралей. В частности, огромные деньги он заработал на прокладке линии от Козлова (ныне Мичуринск) до Воронежа. Концессия была предоставлена Воронежскому земству, но Поляков оставил большинство акций за собой и заложил их у немецких банкиров. Акции на полмиллиона рублей были переданы графу И.М.Толстому за некие услуги...

За право постройки Орловско-Грязской железной дороги вели борьбу Елецкое и Ефремовское земства. Орловцам повезло - победил Елец. Но это было только полдела. Вот что писал Владимир Немирович-Данченко,

побывавший в Ельце в 1885 году в качестве корреспондента журнала "Русская мысль": "Концессию на постройку железной дороги от Ельца до Грязей получил город. Кусочек оказался лакомый, и Поляков сейчас же предложил свои услуги. Город ему передал сооружение пути. Поляков проектировал продлить линию до Орла. Явился конкурент. Поляков вошел в частное соглашение с земством... обещал 200.000 рублей на гимназию... Деньги были внесены, гимназия выстроена, хотя со значительными расходами с города и от земства".

Помимо гимназии, с финансовым участием Полякова в Ельце было открыто первое в стране училище имени Александра II для железнодорожных рабочих - будущих машинистов, дорожных мастеров и работников телеграфов. Елец со временем стал особым городом для этого крупнейшего железнодорожного предпринимателя - Поляков вкладывал сюда немалые деньги, рассчитывая опровергнуть уже широко распространенное на страницах газет мнение о нем, как о нечистоплотном дельце. Более того, Поляков надеялся по совокупности своих заслуг получить титул барона. Однако даже с помощью высоких покровителей ему удалось добиться лишь ордена Святого Станислава 3-й степени.

Столь неумное честолюбие миллионера Самуила Полякова становится вполне понятным, если вспомнить об одной истории, ходившей в виде рассказы в Орле. Будто бы в старое время местный помещик - азартнейший охотник Петр Бырдин выпорол еще совсем юного Полякова, посмеявшегося ударить любимую собаку Бырдина. Виновника не только избили до полусмерти, но и вывалили в пуху и намазали скипидаром. Каково же было удивление орловских обывателей (если верить этой истории, рассказанной в книге "Былые чудачки в Орловской губернии"), когда много лет спустя Поляков стал столь крупным железнодорожным деятелем! Анонимный автор книги не

случайно отметил страсть к наградам и без того не единожды отмеченного Полякова: "Все эти отличия не заморили того червячка, который сосал его честолюбивое сердце и надменную душу. Он смотрел дальше, и гражданство, хоть и почетное, да несколько золотых медалей, хотя бы и по фунту весом, вовсе не считал пределом для своих вождлений".

На строительстве дорог сколотил капитал и брат Самуила Полякова - Лазарь. Вместе с Самуилом он строил Курско-Харьковскую и ряд других линий, был, между прочим, учредителем и главным акционером Орловского коммерческого банка, а также председателем правления Московского общества для сооружения и эксплуатации подъездных железнодорожных путей, обществ конных железных дорог в Воронеже и Минске.

Другим важнейшим действующим лицом в "железнодорожной лихорадке" на Орловщине был Петр Ионович Губонин. Выросший в семье каменщика, он с юных лет занимался строительством, со временем получил подряд на строительство каменных мостов Московско-Курской железной дороги, а затем был подрядчиком сооружения уже не только мостов, а целых магистралей, в частности, Орловско-Витебской и Грязе-Царицынской.

Губонин, а также его компаньон Френкель передали Орловскому губернскому земству за уступку концессии Орловско-Витебской дороги полтора миллиона рублей. Планировалось сделать эту огромную по тем временам сумму основой будущего земского банка. Однако реализовать идею создания мощной финансовой структуры оказалось некому. Деньги попросту раздали уездным земствам.

Благодаря энергии Губонина новый импульс развития получил Брянский промышленный район. На построенном Губониным и его компаньонами рельсопрокатном заводе, как и следовало из его предназначения, освоили выпуск рельсов, затем подвижного состава и паровозов (знаменитые малютки

"Ов" - "овечка"). Правда, доморощенные рельсы, которыми вымостили путь от Орла до Ельца, оказались плохонькими, ненадежными. Зато и на заводе быстро разобрались, почему первый блин вышел комом, и вскоре выдали партию отличной продукции, отправив предыдущую на переплавку.

Первенец губонинской индустрии в Брянском районе вырос до настоящего гиганта с громким названием "Брянский завод". И даже то, что возник он на болоте, в явно невыгодных условиях по сравнению с Мальцовскими заводами, обеспеченными всем необходимым, - даже это неудобство со временем было компенсировано тем, что Брянский завод стал получать по железной дороге с Украины руду, а затем там же, на Украине, были построены рельсопрокатный и чугунолитейный заводы акционерного общества "Брянский завод".

РАЗБУЖЕННАЯ ПРОВИНЦИЯ

Что дали надежные дороги России - известно (недаром еще Гоголь восклицал: "У нас две беды - дураки и дороги"). А что изменило появление в Орловской губернии "чугунки"? Очень многое, хотя и не в один день.

Так совпало, что именно в тот год паводок нарушил весьма сложную, складывавшуюся на протяжении веков, гидротехнику Оки, позволявшую по мелководью сплавливать грузы с Орловской пристани. На починку, такую естественную раньше, теперь денег не нашлось - внимание торговых людей было обращено на новые возможности сухопутной доставки. Так и исчезла после этого в Орле пристань - бывшая кормилица хлебная Москвы и всего центра страны. А это означало так же и то, что Орел переставал быть традиционным центром притяжения для товаров из соседних уездов. Теперь Брянск получил свою колею "север - юг", Елец - свою. Более того, Елец стал крупнейшим железнодорожным узлом, где состыковывались такие

линии, как Орловско-Грязская (позднее Юго-Восточная), Рязано-Уральская, Сызрано-Вяземская. И со временем именно это в значительной степени предопределило распад губернии на три мало зависимых друг от друга части.

География строительства железных дорог провела "естественный отбор" старинных городов. Многие из них оказались вдали от линий, хотя многолетние проекты как будто бы готовились с учетом потребностей населения. Например, линия Москва - Курск первоначально имела всего 19 станций, и к тому же почти каждая была удалена от населенных пунктов на 5 - 10 верст. Начался мучительный и долгий процесс угасания ряда старых городов и возникновения на пустом месте новых поселков, изменения все системы традиционного тяготения сел к местным центрам.

Достаточно отметить, что практически половина районных центров, например, Орловской области своим появлением обязана размещению здесь, зачастую на пустыре, железнодорожных станций. При разделении уездов на районы в конце 1920-х годов именно эти центры и стали основными. Ведь в то время только наличие железной дороги было гарантией удобного пассажирского сообщения, крупномасштабной перевозки грузов, быстрой и надежной связи местных центров управления с областными городами.

Иначе, приходится признать, и не могло быть. Дорога, прочертившая карту вдоль и поперек, была не просто транспортной системой, а стержнем деловой жизни региона. На станциях к началу XX века появилась масса складов, механизмов для сушки и сортировки зерна.

Любопытна была система банковского обслуживания клиентов железной дороги в конце прошлого века. В торговле с Ригой ссуды под хлеб выдавались Елецким, Орловским и Ливенским банками в размере или полной стоимости груза или со скидкой в 50 рублей на каждый вагон. При перевозке из Ельца, например, в Ливны за ссуду взимали всего 0,75 процента. Отправитель,

заложивший хлеб в банке, мог выкупить свой дубликат в Риге. Если такой выкуп производился спустя десять дней, то за ссуду брали плату из расчета от 12 до 24 процентов годовых.

Владимир Немирович-Данченко в уже упомянутом здесь очерке "Елец. Из записной книжки скучающего туриста. 1885 год" показал, что давала елецкому купцу эта ссуда: "...отправит сто вагонов, сейчас же квитанцию заложит, на добытую таким образом сумму отправит еще восемьдесят, сделает то же, отправит 60, потом сорок, 20... А там за первые посылки уже получает деньги и опять начинает колесом с головокружительной быстротой вертеться эта операция".

Быстро продвигалась вдоль магистрали информация о ценах, закупках, действиях конкурентов. Пожалуй, именно быстрота стала визитной карточкой железной дороги, когда она, выйдя из периода становления, преодолела разобщенность своих разных линий. Например, на начальной станции супермагистрали Царицын - Рига (специализировавшейся в основном на транзитных перевозках) любой груз, доставленный пароходом или баржей в волжский порт, перегружался в вагоны максимум в течение суток. Иначе поставщик предпочел бы другой речной порт и другую экспортную магистраль (например, Тамбово-Саратовскую дорогу).

Характерно, что на рубеже веков Орел отправлял на запад втрое больше грузов, чем на север. И это было связано не только с тем, что балтийские порты оказались привлекательнее для торговли. Так или иначе, деловые люди стремились миновать посредничество Москвы и тем самым увеличить свою выручку...

Белинскому принадлежат слова: "Великое дело - железная дорога: широкий путь для цивилизации, просвещения и образованности... А между тем она прежде всего - дело коммерческое, порождение расчета и денег..." И даже

государство вынуждено было делать такую важную часть своего организма, как железная дорога, всего лишь предметом купли-продажи. Например, уже в 1891 году в казну была выкуплена у владельцев Курско-Харьковско-Азовская дорога, в январе 1893 - Московско-Курская. А Орловско-Грязская дорога (срок концессии которой истекал 30 августа 1949 года (участок Грязи - Елец) и 13 августа 1951 года (Елец - Орел)) перешла в ведение казны намного раньше - уже в январе 1892 года, но вскоре была сдана в аренду обществу Юго-Восточных железных дорог.

А что изменилось в обыденной жизни орловцев? Вспоминая о начале 1860-х годов, известный русский актер В.Н.Давыдов писал, что в Орле "общественной жизни почти не было. Жители ценили домашний уют, тепло семейного очага и деревню. Обстановка, в которой пребывали умственные интересы орловцев, была самая скудная. Всякий ничтожный случай обращался здесь в событие, всякий слух служил темой нескончаемых толков, споров, разговоров и пересудов. Некоторое оживление в провинциальную жизнь внесли начавшаяся тогда усиленная стройка железных дорог и введение гласного судопроизводства. В провинции появилась столичная интеллигенция, инженеры, адвокаты... Оживилась печать, появились библиотеки..."

Действительно, Орел, утратив определенный вес на традиционном рынке зерна, стремительно набирал солидность как важный железнодорожный узел и центр общественной жизни. Город зримо шагнул к глухой окраине, где появился железнодорожный узел: строились служебные здания (например, на станции Орел-Товарный уже в конце века было 37 разных сооружений, Орел-Елецкий - 34), а также жилые дома, гостиницы.

В Орле с его минимальной прослойкой пролетариата возникло новое сословие - железнодорожные рабочие и инженеры. Управление Орловско-Грязской дороги размещалось в Орле на улице Садовой, управление Орловско-

Витебской - в Воздвиженском переулке. Просто не могу пройти мимо упомянутой в справочнике 1893/94 года фамилии, принадлежавшей главному контролеру правления Орловско-Витебской дороги в Орле, - это был Антон Януарьевич Умы-Руко-Запольский(!).

Любопытно назвать и других людей, кто приехал в губернский центр в связи с постройкой железной дороги или служил в железнодорожном ведомстве. Это, например, крупный подрядчик купец Карл Андреевич Штернберг - отец известного астронома и революционера. Это начальник контроля сборов управления Орловско-Витебской дороги Петр Дионисьевич Потемкин - опять же отец будущего поэта-сатирика. Это Иван Бунин, который, правда, недолго - всего месяц или полтора - прослужил в управлении Орловской-Витебской дороги ("освоился с делом, работаю прекрасно", - писал он брату в августе 1890 года). И это Александр Капитонович Маликов - ссыльный революционер, мелкий чиновник, основатель первого в Орле революционного кружка.

Первый очаг будущего переворота в стране не случайно связан с железной дорогой. Прибыльное предприятие ("Железная дорога - это золотое дно", - признавался управляющий Московско-Киево-Воронежской дорогой А.К.Старицкий), она экономила в первую очередь на людях, доводя своих работников до нищеты. И хотя до сих пор живы легенды о приличных заработках дореволюционных паровозных машинистов, лучше обратиться к документам.

По сведениям 1880 года, жили железнодорожники в Орле примерно так: в комнате стрелочников размещались муж, жена, трое детей, а также двое холостяков - коллег по работе. Станционный жандарм ютился с четырьмя детьми в одной комнате.

Живописал железнодорожные будни в "Орловском вестнике" Степан Андреевич Шмидт, бывший участник революционного кружка в Питере, арестант, после скитаний оказавшийся в декабре 1886 года в Орле, на должности осмотрщика вагонов Орловско-Витебской дороги. Его очерки - о нищете и бесправии железнодорожных рабочих: "Мне хочется поскорее бежать из этих мест повального грабежа и нравственного растления". Однако убежать не удалось - Шмидт умер в сорок шесть лет от туберкулеза, едва ли не профессионального заболевания осмотрщиков той поры.

УЗКОКОЛЕЙКИ И ЗАБЫТЫЕ ПРОЕКТЫ ВЕКА

Еще ждет своего исследователя история "малых" железных дорог на Орловщине, как и вообще история местных железных дорог. Ведь это было, по сути дела, государство в государстве. Кто сегодня помнит, например, о том, что прежние многочисленные дороги, построенные разными хозяевами, не хотели обмениваться подвижным составом и на стыковых станциях приходилось перегружать груз из одного "фирменного" вагона в другой? А забытые названия станционных путей эры первоначального строительства? Одно перечисление чего стоит: главные пути, товарные, тракционные, запасные, для посадки войск, объездные, передаточные, больничные, вытяжные...

Столь же пестрой была панорама железнодорожной сети в регионе. Помимо "стандартных" дорог, строились и необычные. Первой ласточкой была Ливенская узкоколейная (ширина колеи 3 футов 6 дюймов в отличие от стандартной в 5 футов) дорога, соединившая в 1871 году богатые хлебом Ливны с только что начавшей действовать станцией Верховье Орловско-Грязской линии. В Ливнах еще много лет назад говорили о том, что строительство дороги обошлось ливенскому купечеству в полтора миллиона

рублей. Впрочем, "Орловский адрес-календарь на 1893 - 1894 академический год" однозначно указывает на то, что линия была сооружена на казенный счет.

Это была первая узкоколейная дорога в России, она была построена как опытная, в отличие от Новгородской и Вологодской, где узкая колея была выбрана в целях удешевления строительства. На Ливенской линии, на всех ее пяти станциях, работал специальный подвижной состав: два пассажирских паровоза и четыре грузовых. В 1896 году все 57 верст дороги были перешиты на стандартный размер.

Своеобразной достопримечательностью местного, да и всего российского железнодорожного дела являлась дорога, обслуживавшая Мальцовский промышленный район на стыке Орловской, Смоленской и Калужской губерний. Известный предприниматель Сергей Иванович Мальцов не имел диплома инженера, однако сам сконструировал узкоколейную линию и руководил ее постройкой, не попросив у государства ни копейки дотации. Дорога протяженностью в 203 версты была построена в 1877 году и обошлась ее хозяину вместе с подвижным составом всего в девять с половиной тысяч рублей за версту. Паровозы и вагоны были собраны также по чертежам Сергея Ивановича: паровозы, например, были без тендера - их на дороге насчитывалось 26, вагонов (грузоподъемностью около восьми тонн) и платформ более 650, в том числе 52 пассажирских вагона.

Эта дорога связала все предприятия и поселки промышленного района Мальцова, должности обслуживающего персонала здесь занимали местные крестьяне. По сведениям журнала "Живописная Россия", по дороге ежегодно перевозилось до 20 миллионов пудов грузов и до полумиллиона пассажиров. Несмотря на сравнительно небольшие свои параметры, дорога была прибыльной: в 1901 году при затратах в 401 тысячу рублей она дала 587 тысяч

рублей дохода. Важно отметить также, что на топку паровозов шел уголь исключительно из местных месторождений.

Правда, самобытное это произведение вызывало у современников не только чувство восхищения. Земский статистик и литератор Иван Белоконский, немало поездивший по Орловской губернии, вспоминал о Мальцовской дороге:

"Станции Стеклянная Радица и Любохна ничем не отличаются от обыкновенных старых крестьянских изб; покрыты они полусгнившими соломенными крышами, из-под которых проведены железные трубы для наполнения паровозов водою, хранящеюся, нужно полагать, на чердаке станций... От Паровозной Радицы до Дятькова, если не ошибаемся, всего только верст 40, а поезд идет не менее 3-х часов... Мой вагон "второго класса" изображал из себя самый примитивный - времен, полагаю, Георга Стефенсона - ящик, длинный, узкий и низкий, еле освещенный закоптелюю лампочкою и снабженный двумя, во всю дину стен вагона, узкими скамейками, обтянутыми по всем вероятиям, солдатским сукном. Расстояния между скамейками настолько малы, что пассажиры касались коленами друг друга".

Существовали в свое время под Брянском линия Жуковка - лесные дачи протяженностью 85 верст, обеспечивавшая лесом промышленность, а также короткая ветка Оптуха - Болхов (построенная во время немецкой оккупации силами местных жителей - по ней фашисты переправляли материалы для строительства оборонительных сооружений, а после войны она служила Орлу для подвоза леса и дров, наподобие знаменитой киевской Боярки), были линии в районах торфоразработок, к нефтяным складам и т.д. В годы гражданской войны бронепоезд ходил там, где среди полей и проселков теперь нет и намека на железную дорогу, - на 38-верстной линии Дьячье - Глазуновка. Во время боев ветка серьезно пострадала, и в последующие годы губернская власть вела

длительную переписку с Москвой по поводу средств на восстановление колеи. Всего требовалось 30 миллионов рублей, но в Орле не наскребли и трех миллионов. Так и исчезла сельская "чугунка", по которой раньше вывозилось более полумиллиона пудов хлеба в год.

Просматривая архивные документы, связанные с проектированием будущих магистралей, иной раз ловишь себя на мысли: Орлу было уготовано будущее едва ли не железнодорожной столицы европейского центра России. Судите сами: имея выход на Волгу, Юг, на Балтику и к Москве, Орел в начале нашего века должен был получить также прямой путь на Петроград и Ростов-на-Дону. Это в итоге создавало бы спрямленную до предела магистраль Петроград - Кавказ. И точкой пересечения всех трех важнейших линий страны стал бы Орел... Характерно, что идея строительства прямой дороги к северной столице в обход Москвы возникла даже раньше, чем была сооружена существующая магистраль Москва - Севастополь. Еще в 1865 году некий изобретатель Д.В.Каншин спроектировал конную железную дорогу от Твери до Орла, минуя Москву.

"Краткие экономические и финансовые данные к проекту сооружения железнодорожной линии Орел - Нарва" датируются 1911 годом. Постройка новой линии должна была решить несколько вопросов:

1. Разгрузить московский узел.
2. Сблизить центр России с Балтийским морем.
3. Оживить край.
4. Сделать Нарву крупным портом, не уступающим Ревелю.
5. Дать населению более дешевый хлеб, так как он наполовину был привозной.
6. Наладить вывоз леса.
7. Дать толчок развитию промышленности.

В документах 1916 года (шла мировая война) дорога Орел - Петроград значилась как уже строящаяся. Основным грузом для перевозок на ней планировался уголь Донбасса. А также продукты, хлопок, лес, машины, нефть. Была подробно просчитана вся структура перевозок, себестоимость, нагрузка на каждом участке. Так, в частности, предполагалось, что если новая магистраль удешевит каждый пуд хлеба хотя бы на пять копеек, то это даст экономию 375 - 412 тысяч рублей в год! Затраты же на строительство вырисовывались на уровне 66 миллионов рублей.

Линию предполагалось проложить через Козельск, Вязьму, станцию Дно и т.д. (всего 20 уездов семи губерний, где в полосе 40 верст проживало более миллиона человек). Орловцы, кстати, долго спорили с проектировщиками, пытаясь доказать, что дорога должна непременно пройти через важнейший купеческий город губернии Болхов (он и по сей день лишен железнодорожного сообщения).

Планировались станции и в других населенных пунктах губернии. Особенно в южном направлении, на линии Орел - Ростов. Это станции Лужки (позднее здесь действительно возник железнодорожный узел на сравнительно недавно построенной линии Орел - Михайловский рудник), Путимец, Философская, Протасово и т.д. На карте линия была проложена как будто по линейке, и это давало выигрыш примерно в 160 верст. Идея прямых дорог настолько увлекла тогда инженеров, что были составлены наброски проекта абсолютно прямой линии железной дороги Орел - Москва. Минуя города, вокзалы, всевозможные запинки в пути. Бурно развивавшаяся отечественная промышленность порождала столь фантастические идеи, до реализации которых не дошел черед даже в конце XX века. В самом деле, можем ли мы представить, что между двумя российскими городами проложены две железные дороги? Роскошь? Или разумный вариант: вспомнить хотя бы

сколько разговоров идет ныне о строительстве параллельно существующей новой, скоростной магистрали Петербург - Москва?

Любопытно, что к идее линии Орел - Петроград вернулись уже в первое десятилетие после Октябрьской революции. О ее строительстве говорилось как о первоочередной задаче пятилетки. Это понятно: большевистская Россия потеряла морские порты в Прибалтике, и грузы устремлялись к Ленинграду. Но и этот проект не был осуществлен. И проиграл здесь не только Орел. Неразвитой по сей день осталась обширная зона западнее магистрали Москва - Петербург. И это при крайней перегрузке линии, связывающей две столицы, что в частности, тормозит развитие Петербурга как крупнейшего порта, готового принимать контейнеровозы - дорога просто не будет справляться с их перевалкой в центр России. Не зря, наверное, сто лет назад замышлялась грандиозная стройка...

ЛОКОМОТИВЫ РЕВОЛЮЦИИ

Менялась власть, перекраивались карты, появлялись новые города и угасали старые, а железная дорога по-прежнему работала. Правда, и здесь большевикам явно мозолила глаза репутация Орла как крупного железнодорожного центра. Видимо, они не забывали времен, когда он был колыбелью революционных идей. А посему после непродолжительной дискуссии в местных газетах (статьи на тему "Нужна ли Орловско-Витебская железная дорога как самостоятельная единица?" появились в "Орловской правде" в декабре 1922 и в январе 1923 года) было ликвидировано управление Орловско-Витебской дороги, с тех пор появилось в ходу сочетание "Орловский куст" Юго-Восточной железной дороги. На улицу выбросили не только явных бюрократов, но и сотни отличных специалистов. В них не было потребности - ставка была сделана на пролетариат.

Примерно в это же время в российской провинции упразднили и другие управленческие структуры железной дороги: в 1919 году, например, была ликвидирована Московско-Киево-Воронежская дорога (телеграммой Л.Троцкого она была восстановлена 1 мая 1920 года и вновь упразднена в октябре 1929 года).

Рядовые машинисты, стрелочники, кондукторы хотя бы своим числом еще напоминали, что Орел все-таки не деревня - напоминали в то самое время, когда город в начале 1930-х был низведен до уровня райцентра. Судите сами: из 22 тысяч орловских рабочих того времени (включая членов артелей и т.д.) 9 тысяч составляли железнодорожники. Станция была главным предприятием районного центра Орел.

Истинной железнодорожной столицей края в то время стал Брянск. На бывшем заводе Губонина (название "Брянский завод" сменили на "Красный профинтерн") широко развернулся выпуск мощных паровозов (серии Э, ЭУ, ЭМ, ЭР, СО), а также современных цистерн и вагонов - здесь, например, были изготовлены первые в СССР вагоны-холодильники. За десять лет, с 1927 по 1937 годы, было выпущено более 1600 локомотивов. Один из них - серии СО в начале 1937 года совершил пробег по маршруту Москва - Владивосток - Москва, преодолев расстояние в 30 тысяч километров.

...Это был уже другой век, другие города, другие обыватели... Железная дорога перестала быть неким чудом, разбудившим русскую провинцию во второй половине XIX века. Подававший неслыханные надежды вундеркинд в железнодорожной фуражке незаметно повзрослел и стал обыкновенным трудягой.