

“Важная персона” – так называлась программа телеканала “Москва 24”. Вёл её журналист Евгений Додолев, известный своей дотошностью. Как правило, для откровенного разговора он приглашал в студию людей влиятельных, от которых во многом зависит жизнь общества. Людей, которым доверено принимать решения, способных в той или иной мере изменять окружающую реальность.

Каждый социально активный гражданин стремится понять, как работает государственный механизм, кто и каким образом приводит в действие законы, указы, постановления и прочие установления, продиктованные, как правило, самыми благими намерениями. Сила закона – в его исполнении. Исключительно важны личные качества исполнителей. Имеют значение склад характера, обретенный жизненный опыт, широта кругозора, особенности воспитания, уровень образования. Выявить это непросто. Бывает так, что человек, глубоко погружённый в пучину каждодневных реальных проблем, готов ответить на самые сложные и острые вопросы из сферы его профессиональной деятельности. Но когда вдруг его просят рассказать о себе, он поневоле теряется.

В этой “пыточной” телестудии “Москва 24” ранее побывали известные государственные и общественные деятели России – персоны, хорошо знакомые телезрителям. Другие, напротив, редко появлялись на общественных трибунах. В их числе помощник Президента России Игорь Евгеньевич Левитин, участник строительства БАМа, полковник ВОО, министр транспорта РФ в 2004–2012 годах.

Диалог с ним в эфире состоялся в марте 2016 года. Поначалу, в режиме разогрева, разговор шёл формальный, что называется анкетный. О том, что родился Игорь Левитин в поселке Цебриково Одесской области. Это фактически рядом с черноморским побережьем; до Одессы – рукой подать. Отец будущего министра транспорта служил в Одессе, был по своей работе связан с транспортом, с частыми командировками. Он хорошо знал Малороссию, её историю. За этот факт журналист и зацепился, стал допытываться о мотивах, которые могли подвигнуть юношу из вольного города-порта на стезю сухопутную, железнодорожную, строгую.

Путь к воинской службе у Игоря Левитина, по его признанию, был непростым. Желание не просто честно отслужить в армии положенный срок, а стать офицером, профессиональным военным инженером, созрело не сразу, хотя и присутствовало ощущение некоторой предопределённости выбора. Глава семьи был принципиальным сторонником спартанского воспитания, и ес-

ли бы у него оставалось от поездок побольше времени, он наверняка установил бы в доме более жёсткий порядок, а так дело в основном ограничивалось личным примером и декларациями.

Впрочем, и пример личной собранности, да и назидания оставляли след. В семье Левитиных, как и в её ближайшем окружении, было немало военных; к государственной службе все относились ревностно. Один из дядёв, полковник, приходя в гости, непременно взбадривал Игоря: иди по воинской части, не бойся – у тебя получится, понравится служба.

Старшее поколение помнило уроки войны, люди жили работой, интересами страны. Мама трудилась по медицинской части – в областной больнице. Хлопотала по дому, заботилась о здоровье детей, напоминала, чтобы ноги держали в тепле, настаивала быть терпимее к людям. Она не очень-то хотела, чтобы дети выбрали воинскую службу, и тихо радовалась тому, что ребята здоровы, активны, много читают, любят музыку, спорт.

Жизнь всё расставила по своим местам. И солёный ветер с моря, безусловно, оказал своё влияние.

## **В поисках капитана Гранта**

Как признался Игорь Левитин, в детстве его любимой книгой был научно-приключенческий роман Жюль Верна “Дети капитана Гранта”. Там действовали отважные, благородные и бескорыстные герои. В их числе шотландец лорд Гленарван, который вместо свадебного путешествия отправился на “Дункане” спасти капитана Гранта по трём морям и трём континентам по 37-му градусу южной широты. И понятно, что читатель-подросток вместе с экипажем “Дункана” с увлечением путешествовал по карте.

Это произведение – поистине звезда первой величины в библиотеке литературы, предназначенной юношеству. Между тем, книги Жюль Верна, его научные и социальные предвидения высоко ценили и основоположник теоретической космонавтики Циолковский, и основатель аэродинамики Жуковский, и путешественник Нансен, и радиотехник Маркони...

В романах Жюль Верна сюжеты развивались в русле происходившей в мире научно-технической революции, притом со значительным опережением времени. Они становились своего рода компасом эпохи активного преобразования человеком планеты.

На море паровые двигатели вытесняли парус. Первые прожорливые, капризные, огнеопасные, копящие небо паровики имели уйму недостатков. Тот же парусный красавец фрегат “Паллада” (52 пушки) с победным видом притащил в Нагасаки на буксире паровую шхуну “Восток”, купленную адмиралом Путягиным в Англии. Если парус обеспечивал плавание неограниченное, то первые пароходы были более “приземлёнными”, то есть привязанными к портам в связи с необходимостью пополнять запасы топлива. Парусникам с железными корпусами удалось продержаться ещё несколько десятилетий.

Увлечение романтикой поиска новых возможностей было типичным для нескольких поколений юношества.

*Я мальчиком мечтал, читая Жюль Верна,  
Что тени вымысла плоть обретут для нас,  
Что судно поплывет громадой “Грейт-Истерна...”*

– это строки, написанные 28 мая 1912 года поэтом Серебряного века, энтузиастом технического прогресса Валерием Брюсовым.

Нелишне напомнить, что автор “Детей капитана Гранта” вырос также в приморском городе – Нанте, в устье Луары, и тоже бредил морем и кораблями – океанскими, воздушными, сухопутными. Упомянутого Брюсовым стального левиафана вскоре заслонила трагическая тень “Титаника”. Ныне позабытый “Грейт Истерн” был огромным пароходом в 32 тысячи тонн водоизмещения, спущенным на воду в 1858 году. Построен он был для рейсов в Индию вокруг Африки без пополнения запасов угля. На нём поездку в Америку совершал и Жюль Верн. Однако судьба “Грейт Истерну” выпала нелёгкая. Началось с того, что взорвался один из паровых котлов, и труба взлетела на воздух, словно ракета. Конструктор морского исполина Изамбард Брунелль умер, не перенеся страданий за своё детище. После нескольких

аварийных рейсов из лайнера сделали кабелекладчик для прокладки телеграфной связи через Атлантику. Это чудо техники не только погубило автора и своего первого капитана вместе с ремонтными рабочими, но также разорило несколько компаний-владельцев.

Летом 1896 года Александр Грин (Гринеvский), 16-летний вятич, начитавший книгу о мореплавателях и путешествиях, тосковал на одесской “Дюковской лестнице” (позднее названной Потёмкинской). Он мечтал о кругосветном плавании и приехал в Одессу поступать в мореходку, но оказалось, что, кроме аттестата реального училища, требовался ещё и полугодовой матросский стаж. Будущий писатель-романтик устроился учеником матроса на пароход “Платон”, совершавший каботажное плавание по Чёрному морю по маршруту Одесса–Батуми–Одесса с заходом в Севастополь, Ялту, Феодосию, Потю. Потом на парусной шхуне “Св. Николай” ходил в Херсон, на пароходе “Цесаревич” попал даже в заграничное плавание – до Александрии. . .

Мечта о путешествиях и для Игоря Левитина вполне могла остаться лишь мечтой. Однако в данном случае судьба отнеслась благосклонно к юношеским устремлениям. И даже оказалась чрезмерно щедрой: в дальнейшей взрослой жизни у него две трети времени проходило в пути. Но об этом позже.

Здесь невольно напрашивается мысль, которая, возможно, кому-то покажется спорной. Думается, высокие достижения в профессиональной деятельности и в том, что мы называем карьерным успехом, во многом зависят от того, насколько глубоко человек познал историю избранной им профессии. И чем раньше проявился в нём жгучий интерес к истокам дела, к процессу эволюции, тем впоследствии ярче в его работах проявляется творческая индивидуальность. Окружающим остаётся только удивляться каскаду оригинальных и, как правило, передовых решений: откуда у него что берётся? . .

### **История про географию**

Прекрасная Одесса давала бесчисленные поводы для увлечения как географией, так и историей. 200-летняя её история со всеми взлётами и падениями протекла у всех на виду, и она весьма поучительна.

Этот город ещё в середине XIX века стали называть Южной Пальмирой по созвучию с Пальмирой Северной – с Петербургом. Вообще-то “пальмира” – от слова пальма. Хотя в неvской Пальмире, да и в черноморской тоже пальмы растут, в основном, под крышей и в кадучках – таков наш климат. Настоящую Пальмиру – ту, что в Сирии, называют ещё “улыбкой пустыни”, открывающейся перед путником, изнывающим от жары. И вот к этой аналогии Одесса гораздо ближе. Город-сад можно было бы назвать тоже улыбкой в бескрайней засушливой степи. Рукотворным оазисом, где властвуют роскошные каштаны, где сводят с ума цветущие акации. . .

Оазис именно рукотворный. Потому что поначалу это местечко было далеко не райским. Морской Одесский залив достаточно глубок, но самой природой он не был защищён от жестоких штормов, особенно свирепых зимой. До сооружения заградительных молов корабельщики торопились разобраться с грузами и поскорей убраться отсюда подобру-поздорову. Проживание на берегу тоже было несладким. Питьевой воды не хватало ни людям, ни растениям. Колодцы, пробитые в известняках, скудны, и вода в них по качеству совсем нехороша. Что уж говорить о созданных по крайней необходимости подземных хранилищах дождевой воды!

Преимущество же состояло в том, что рядом пролегал легендарный торговый путь “из варяг в греки”, упомянутый ещё в “Повести временных лет”. Вдоль залива располагались древнегреческие колонии. Русь постоянно находилась под угрозой опустошительных набегов с юга, но торговые люди как-то умели с местными властителями договариваться, а неразумным давать вооружённый отпор.

Ситуация коренным образом изменилась с падением Константинополя 29 мая 1453 года. Христианнейшая Европа не оказала Византии должной братской поддержки. Никто не прислал подкреплений на Родос рыцарям-ионаннитам, никто не пришёл на помощь Венгрии и в решающей битве на Мохачском поле. В результате перед победителями турками открылись широкие возможности для покорения новых территорий Центральной Европы и дальнейшего распространения ислама.

Османский султан Мехмед II запер пролив Босфор двумя крепостями, построенными на азиатском и европейском берегу, и ввёл суровый режим пропуска судов. Главный торговый путь из Европы в Азию – черноморский транзит – был парализован. Угасал и обескровленный дунайский торговый путь.

Совесть (в широком смысле religio – лат.) Западной Европы была заде-та, но, как отмечает известный английский исследователь византистист Стивен Рансимен, она так и не пробудилась. Всё, что европейские единоверцы попытались сделать для спасения христианского Востока, это облегчить судьбу несчастных беженцев, которым удалось спастись от турок. Простой народ вынужден был принять все страдания, выпавшие на их долю. Самые тяжёлые последствия это имело для судеб самой Центральной Европы и южнославянских народов, попавших под жестокое турецкое иго на полтора века.

Последняя византийская царица София Палеолог (будущая бабушка Ивана Грозного), просватанная за православного русского князя – царя Ивана III, кружным путем через Италию, Германию, по волнам Балтики, затем по суше прибыла к своему жениху. В качестве особого рода приданого она привезла в Московское княжество древний герб Византийской империи – двуглавого орла.

До сих пор продолжают споры, кто виноват в гибели блистательной византийской цивилизации. Многие историки склонны считать дату падения Константинополя некой хронологической границей, отделяющей Средневековье от эпохи Возрождения, связывая это с разочарованием и смятением, вызванным сменой прежнего религиозного порядка, а также развитием новых технологий, прежде всего военных.

Для Московии и практически для всей Восточной Европы наступила полоса самых тяжких испытаний. Только за вторую половину XVI века южные соседи совершили на Московское государство 48 набегов. За первую половину XVII века было угнано в полон более 200 тысяч русских пленников. Ещё сильнее пострадали украинские земли, входившие в то время в состав Польши. С 1605 по 1644 год на Речь Посполитую было совершено не менее 75 степных набегов. Лишь за 1654–1657 годы с Украины угнали в рабство свыше 50 тысяч человек. К 80-м годам XVII века оставшаяся под польской властью Правобережная Украина почти полностью обезлюдела. По мнению известного слависта В. И. Ламанского, с XV века по XVIII век включительно Великая и Малая Русь и часть Польши лишились от 3 до 5 миллионов жителей обоего пола, уведённых в турецкую неволю и проданных в рабство.

Османы захватили и разрушили практически все прибрежные торговые колонии. Поселение Хаджибей также пришло в упадок. Кроме вялой торговли пшеницей и кожами, занятиями жителей были рыболовство и выпаривание соли в прилегающих лиманах.

Жизнь, однако, продолжалась. В Причерноморье сохранилось много преданий о транспортных сообщениях той “блокадной” эпохи. Одной из оживлённых коммуникаций оставались перевозки по Днепру. Ходили настоящие легенды об отчаянных сплавщиках, водивших суда и плоты через грозные опасные пороги. Плавсредства разбивались на камнях так часто, что установились даже твёрдые тарифы на выкуп товаров, поднятых со дна после крушения купеческих барок, плотов и лодок.

Ещё больше рассказов, изрядно сдобренных юмором, ходило о чумаках. Это было целое сословие, занимавшееся торгово-перевозным промыслом. Чумаки отправлялись на волах к Чёрному и Азовскому морям за солью и рыбой, развозили их по ярмаркам, занимались доставкой и других товаров. Чумацкая торговля была уважаемой, так как была честной и сопряжённой с риском для жизни. Часто торговцы подвергались нападениям со стороны гайдамаков. Поэтому в дорогу снаряжались настоящие транспорты-конвои. Общее число пар волов – обычно бессарабских с длинными рогами – доходило тогда до 40. Вozy были тяжёлые и неуклюжие, но крепкие – поднимали до тонны с гаком. Колонна двигалась со скоростью от 15 до 20 верст в день. При особенно благоприятных условиях (или порожняком) скорость достигала 35 вёрст в сутки.

Соответственно строилась и чумацкая “логистика”. Сложность состоялась в том, что транспорт этот не был всепогодным. В мокрую погоду волы натирали себе шею ярмом. Возчики останавливались и ждали, пока они не просохнут. Тем не менее, с открытием в конце XVIII века черноморских торговых

портов, чумаки ежегодно доставляли 25–40 млн пудов зерна. Они обслуживали многие ярмарки – от Волги до Польши. Только с развитием железнодорожной сети этот промысел пошёл на убыль. Говорят, чумацкие алгоритмы унаследовали одесские биндюжники, но и они постепенно сошли с арены.

Конфликт двух набирающих силу империй – Российской и Османской – вокруг территории северного черноморского побережья стал исторически неизбежным. В 1787 году русская императрица Екатерина II предприняла знаменитое Таврическое путешествие. В сущности это была инспекция Новороссии, присоединённой к России в результате войн с турками и переданной под управление Григорию Потёмкину.

Спускаясь по Днепру, императрица основала город Екатеринослав. В устье реки Екатерина посетила новый город Херсон, после чего направилась в Крым.

Согласно Ясскому (1791) мирному договору в состав Российской империи вошёл и Хаджибей, насчитывавший в 1793 году всего десяток дворов. Было решено построить там крепость для прикрытия русской границы со стороны Бессарабии и сделать Хаджибейский рейд местом стоянки Черноморской гребной флотилии. Надзор за возведением системы пограничных крепостей был поручен А. В. Суворову.

Официально историю Одессы как города принято отсчитывать с 27 мая (7 июня) 1794 года, когда императрица Екатерина Великая издала рескрипт об основании города и гавани на месте Хаджибея. Городу давались привилегии: освобождение на 10 лет от налогов, от военных постоев, выдача ссуды из казны поселенцам на первое обзаведение, разрешение сектантам строить свои церкви... А в начале 1795 года Хаджибей переименовали в Одессу.

### **Черноморская Пальмира**

В конце XVIII века в городе селились в основном военные. Первым градоначальником Одессы и генерал-губернатором Новороссии был Осип Дерибас (Хосе де Рибас), испанский дворянин, русский военный и государственный деятель, немало отличившийся в битвах, а также на дипломатической службе, высоко ценимый и Потёмкиным, и Суворовым.

Первые камни в основание крепости и нового черноморского порта закладывали ветераны суворовских походов. Мемориальная доска, прикреплённая к входному павильону морского пассажирского вокзала, гласила: “Здесь 22 августа (2 сентября) 1794 года были заложены первые сооружения, положившие начало строительству порта и города Одессы”.

В степном краю деловая древесина была дефицитной, как и питьевая вода. Для возведения стен использовали природный камень – ракушечник, и молодую Одессу называли “жёлтым городом”. Подземные каменоломни, где выпиливали строительный камень, постепенно образовали обширные лабиринты катакомб. В их систему входили разного рода шурфы, проходы, дренажные тоннели, ливневые коллекторы, подвалы, бункеры, а также карстовые пещеры. Длина одесских катакомб оценивается приблизительно в три тысячи километров.

Экспорту через Чёрное море правительство Российской империи придавало большое значение. В 1803 году император Александр I градоначальником города Одессы и генерал-губернатором Новороссийского края назначил Армана-Эммануэля де Ришелье, племянника знаменитого кардинала. Он эмигрировал после Великой французской революции и поступил на воинскую службу в России. Ришелье активно включился в руководство городским строительством. В 1815 году, когда, получив приглашение возглавить правительство Франции, Ришелье покинул Российскую империю, Одесса была уже довольно-таки обустроенным городом.

В 1817 году граф Александр Ланжерон, сменивший Ришелье на посту генерал-губернатора Новороссии и Бессарабии, для увеличения товарооборота добился открытия первой на территории России зоны свободной торговли – порто-франко (вольной гавани) – зоны, пользующейся правом беспошлинного ввоза и вывоза товаров.

Естественно, появилось и множество контрабандистов. Кроме тёмных товаров, через Одессу проходили в Россию герценовский “Колокол”, позд-

нее ленинская “Искра” и другая нелегальная продукция. Несмотря на усиленную карантинную службу, проникали в город и моровые болезни, такие, как холера, случалось – и чума.

Современники отзывались об Александре Ланжероне с симпатией: “храбрый генерал, добрый правдивый человек, но рассеянный, большой балагур и вовсе не администратор”. Граф имел склонность к литературному труду, дружил с Пушкиным и, говорят, немало помучил поэта чтением своих стихов и трагедий. Умер он от холеры в Петербурге, куда заезжал по делам, но похоронить себя завещал в милой его сердцу Одессе. Остроумного и обаятельного графа одесситы тоже любили, его именем называли часть города и роскошный песчаный пляж.

Весной 1823 года новороссийским генерал-губернатором и наместником Бессарабской области был назначен герой войны 1812 года Михаил Воронцов. Вот это был поистине блистательный администратор! Его трудами были решены многие острейшие проблемы Новороссии, Крыма, Бессарабии, Кавказа. Недаром его фигура запечатлена на памятнике в Великом Новгороде “1000-летие России”.

При Воронцове Одесский порт стал быстро расти, чтобы, в конце концов, по грузообороту выйти на второе место после Петербургского. Одесса пережила период величайшего подъёма, стала подлинным культурным научным и просветительским центром. Количество населения увеличилось с 35 тысяч до 90 тысяч человек. Развивались транспортные связи с другими регионами Российской империи. Окончательно сформировалась фасадная часть города, Николаевский бульвар (ныне Приморский бульвар).

“Этот город – истинный оазис посреди окружающей его огромной степи – образует великолепную панораму дворцов, церквей, гостиниц, домов, построенных на крутом обрыве морского берега, основание которого отвесно погружается в море”. Так описывал Одессу Жюль Верн в приключенческом романе “Упрямец Керабан”. Он не забыл упомянуть и памятник дюку Ришелье (duc в переводе с французского “герцог”), и знаменитую лестницу.

О, эта легендарная лестница! Её строили долго, с 1837-го по 1841 год, и получилась она так хороша, что уж и не знали, как лучше её назвать: по лестнице Николаевского бульвара, то Гигантской, то Ришельевской, Воронцовской, Приморской, и, кажется, успокоились на Потёмкинской. Задуманная как парадный вход в город с моря, она стала доминантой архитектурного облика Одессы и её символом.

Действительно, этот архитектурный шедевр передает неповторимый стиль города, – шикарней и с тонким сюрпризом. При взгляде сверху видны только лестничные площадки, словно ступеней нет вовсе. Притом кажется, будто ширина лестницы одинакова на всём её протяжении, а боковые парапеты строго параллельны. Но это зрительная иллюзия. У основания лестницы ширина её 21,6 м, в то время как в верхней части всего лишь 13,4 м. А при взгляде снизу лестница представляется гораздо длиннее и выше, чем есть на самом деле. Виден слегка волнистый каскад ступеней, по которым – полное впечатление! – будто спускается к морю бронзовый “ангел-хранитель” города Эммануил Осипович де Ришелье.

20 апреля (8 по-старому) 1854 года англо-французская союзная эскадра – 32 корабля – бомбардировала Одессу. Досталось осколком и бронзовому Дюку. И тут город-порт показал свой характер. Не помогло агрессору 7-кратное преимущество (350 пушек против 48). Десант был опрокинут, интервенты потеряли две с половиной сотни только пленными. Один из кораблей – английский фрегат “Тигр” – так увлёкся стрельбой, что сел на мель, где одесситы разобрали его на дрова. Одну пушку сняли, чтобы установить на площади с язвительной надписью. Тяжело пришлось Севастополю. Но больше союзники не добились успеха нигде – ни на Балтике, где напоролась на мины, ни на Соловках, ни на Дальнем Востоке. Да и в Крыму победа признана союзниками пирровой: финансовые и людские потери (в том числе от желудочно-кишечных недугов) оказались неприемлемо велики.

Когда, наконец, железнодорожная сеть России дотянулась до черноморского побережья, перед Одессой открылись новые горизонты. Строился рельсовый путь за казённый счёт, движение первых поездов было открыто летом 1870 года. Дальнейшее развитие инфраструктуры происходило уже силами акционерных объединений. Акционерам гарантировали большие льготы.

Общая длина всей этой сети, получившей название Одесской железной дороги, составляла 963 км.

Кстати, с 1 мая 1870 года был принят на работу в управлении новой дороги свежий выпускник физико-математического факультета Новороссийского (Одесского) университета Сергей Витте, будущий премьер-министр. Во второй половине 70-х он уже возглавлял службу эксплуатации и уделял большое внимание развитию и техническому оснащению Одесского порта.

## **Рубль – перевоз**

Тем временем на восточной окраине Российской империи назревали события исторического масштаба, в которых Одесскому порту суждено было сыграть важную роль. В 1858–1860 годах были заключены три договора с Китаем, которые окончательно решили территориальные споры и установили дипломатические отношения между двумя странами. Включение в состав империи новых территорий меняло всю систему международных отношений на Дальнем Востоке.

Свободных земель на Дальнем Востоке было в избытке, но людей, чтобы осваивать природные богатства, не хватало. Попытки расселить там ссыльных, нижних чинов, уволенных в запас, давали слабый результат. Между тем, в Европейской России, и особенно в Малороссии, уже наблюдался избыток сельского населения. Но добираться в Сибирь по сухопутью было слишком тяжело. Немногие решались тащиться с семьей на телегах и пешком за тысячи вёрст на неизведанные места. Такие путешествия занимали 3–4 года. Многие гибли, не выдержав тягот пути, другие оседали в селениях где-нибудь поблизости от Сибирского тракта или возвращались.

Более эффективными обещали стать морские перевозки. Северный морской путь оставался труднопроходим даже для стальных пароходов. От Кронштадта до Нагасаки адмирал Путятин на “Палладе” добирался вокруг Африки 10 месяцев. С открытием в 1869 году Суэцкого канала Одесса оказалась в наиболее выгодном положении для связи центральной России с Дальним Востоком. Обсуждался вопрос освоения острова Сахалин с использованием английского опыта заселения Австралии каторжанам.

Через Одессу началась доставка переселенцев и грузов на тихоокеанское побережье империи – во Владивосток, на Сахалин, в Николаевск-на-Амуре. Доставка туда 1 пуда груза обходилась в среднем не меньше 2 рублей. В результате, если пуд муки в европейской части России стоил 2 руб. 80 коп., то во Владивостоке все 10. Если в метрополии сахар продавали по 4 рубля, то в Приморском крае цена доходила до 20. Такая получалась разорительная пропорция. Дело в том, что к перевозкам привлекались иностранные суда, и оплачивался дорожный фрахт.

Разрушить монополию можно было, только создав свой коммерческий флот для перевозок на Дальний Восток. Ставилась цель снизить стоимость доставки хотя бы до 90 копеек за пуд.

## **Добровольный флот**

История, география, экономика следуют в одном неразрывном строю – это понятно. Гораздо реже принято задумываться, например, о том, сколько стоит чёткое, добросовестное проведение организационного решения? Любопытно проследить, как в позапрошлом, в XIX веке при отсутствии суперсвязи, сверхкомпьютеров, бесчисленных гаджетов и всякого рода наворотов оргтехники решались финансово-хозяйственные вопросы.

23 апреля 1878 года было подписано (не исключено, что подписывалось ещё гусиным, а не стальным пером) разрешение учредить Комитет по устройству Добровольного флота на жертвуемые для этой цели суммы. Схему избрали конверсионную – полукоммерческую-полувоенную, – поэтому создали три отделения Комитета: учредительное, хозяйственное и военно-морское. Морское возглавил Константин Посьет, министр путей сообщения. Опубликовали приглашение к пожертвованиям. Без пустой говорильни и пре-пираательства согласовали основные требования: скорость хода парохода должна быть не менее 13 узлов, запас угля на 20 дней плавания, возможность установки на палубах орудий и т. д.

Немедленно во всех губерниях развернулся сбор средств. Деньги вносили дипломаты, промышленники, дворяне, мещане, крестьяне и представители интеллигенции. Величины жертвуемых сумм колебались от нескольких копеек до тысяч рублей. Крупнейшим вкладчиком стал граф Строганов, внесший 100 тысяч рублей. Отчёты о пожертвованиях и затратах публиковались в печати с точностью до долей копейки. Общая сумма к 20 сентября превысила 3 млн рублей.

Специальная комиссия, выехавшая в Гамбург, закупила океанские грузопассажирские пароходы. Торговались умело: вместо трёх кораблей взяли четыре. И немедленно включили их в работу, поручив для начала перевозку на родину войск, принимавших участие в боевых действиях в Турции и Болгарии.

Первый рейс из Одессы во Владивосток и на Сахалин совершил пароход “Нижний Новгород”. Это было как раз четвёртое, сверхплановое судно. То есть вся операция от “озвучивания” идеи, от первой пожертвованной копейки до прощального пароходного гудка заняла всего 13 месяцев. В наше же время нередко гораздо более весомые суммы улетают со скоростью света, не оставляя никакого следа...

Управление “Нижнего Новгорода” из Одессы проходило без особого шума. Пароход принял на борт 569 ссыльнокаторжных в сопровождении конвоя и 730 т груза. Французы издавна вывозили своих заключенных на дальние архипелаги и быстро переоборудовали торговый пароход “Нижний Новгород” в плавучую тюрьму. Европейское оборудование включало в себя ряд “прогрессивных” новинок, например, систему труб, по которым в случае бунта можно было подать в арестантские помещения жёсткий пар прямо из котельной.

Когда главное тюремное управление Министерства юстиции подсчитало стоимость морской транспортировки одного каторжника на Сахалин, вышло около 95 рублей. Пешие этапы из европейской России на дальневосточный остров обходились в три-четыре раза дороже. А времени это занимало около двух лет.

Обратный путь был чисто коммерческим. “Нижний Новгород” на Сахалине загрузился углем с избытком, который продал в Китае, а на вырученные деньги принял 1300 т чая для Англии. В Одессу пароход вернулся 19 декабря 1879 года. Затем судно включилось в график регулярных рейсов на дальневосточной линии Доброфлота.

Официальное открытие “правильного (то есть регулярного) товаропассажирского сообщения” с российскими портами на Тихом океане состоялось зимой 1880 года. Пароход “Москва” уходил уже не каторжным, а чисто коммерческим рейсом. Все предыдущие дни на причале было тесно. Биндюжники — грузовые извозчики — подвозили на своих “ломовых” продовольственные и промышленные товары. Чего только не укладывали в трюмы: тюки тканей из Лодзи, штуки ивановского ситца, ящики с парфюмерией, с конфетами; по спецзаказу Морского собрания Владивостока — “карты игральные, 51 пуд”... Особая статья — десять тысяч пудов казённой ржи и два частных пассажира. Бункеры заполнены высокосортовым донецким углем.

Та зима выдалась на редкость суровой; бухта замерзла. Но капитан-лейтенант Сергей Чириков оказался достойным потомком своего предка — открывателя Аляски. По прорубленному во льду каналу он аккуратно вывел судно на чистую воду. А поскольку дул попутный ветер, до Босфора пароход, экономя уголь, прошёл под парусами.

Капитану порта Владивосток и губернатору Приморья отстучали телеграфное уведомление о выходе к ним из Одессы парохода Доброфлота.

### **Телеграмма на край света**

История создания воздушной телеграфной связи с Дальним Востоком тоже прелюбопытная.

Спорили об этом Сибирском телеграфе горячо. Нет, после Крымской войны и Балканских кампаний никто не возражал против строительства новых рельсовых путей или телеграфных линий. Боевые офицеры в то время активно участвовали в решении вопросов, касающихся научно-технического прогресса. Спорили о приоритетных направлениях, о сроках, возможностях,



стоимости работ. Стройство 1-й восточной телеграфной связи в Восточной Сибири стоило в 3 раза дороже, чем в Европейской части. Было ясно, что Сибирский телеграф пока ещё не даст экономической выгоды и не может стать коммерческим проектом.

Проект горячо поддерживал Н. Н. Муравьев-Амурский. В докладной записке на имя министра иностранных дел князя А. М. Горчакова военный губернатор Восточной Сибири прямо отмечал, что “денег на Сибирский телеграф жалеть нельзя, т. к. в Японии и Китае утвердились Англия, Франция, Америка, и при всем нашем искусстве мы никогда не сумеем выдворить этих господ, если сообщения наши со столицей останутся в первобытном состоянии”.

21 декабря 1863 года телеграф заработал в Иркутске. Для сибирских городов это было огромное событие. Вот текст первой телеграммы, отправленной на монаршее имя: “Не нарадуемся, не налюбujemy дивному, полезному изобретению. За телеграф Сибирский — большое спасибо. Ура Всероссийскому монарху. Из бурятских мещан, мещанин Яковлев”. Телеграмма из Иркутска до Петербурга шла в то время 9 часов — небывало оперативная связь столиц и Восточной Сибири, между которыми почта шла более месяца.

В Забайкалье, Приамурье и Приморье линию тянули по безлюдной горно-лесистой местности. В вековой тайге рубили просеки; местами провод просто крепили к стволам деревьев. Грузы перевозились на лошадях по вьючным тропам, а часто и на плечах.

17 марта 1872 года линия от Москвы до Владивостока вступила в строй. Долгое время она оставалась самой протяжённой электромагистралью в мире — более 12 тыс. км.

### **Владивосток встречает “Москву”**

“Москва” была ещё на подходе; ещё никто толком не знал, что в трюмах, а цены на городском рынке пошли вниз. Встречать пароход из Одессы высыпал весь Владивосток. Впервые письма и российские газеты владивостокцы получили всего через два месяца, а не на следующий год. Моряков закормил зваными обедами, в церкви отслужили молебен “О путешествующих”.

Кто по морю ходит, тот верует; или, по крайней мере, придаёт значение знакам, которые подаёт природа. В православной России среди людей, зависимых от капризов стихии, особенно моряков и рыбаков, наиболее почитаемым святым является Никола Чудотворец. В народе его обычно называют Николаем Угодником — он добрый и справедливый, способный помочь человеку в критической ситуации.

По преданию, удержав меч палача, святой Никола спас от смерти трех мужей, невинно осуждённых корыстолюбивым градоначальником. Совершая паломничество в Иерусалим, Николай Чудотворец по просьбе отчаявшихся путников молитвой успокоил разбушевавшееся море. В одном из морских путешествий он своей молитвой воскресил моряка, который сорвался с мачты. По прибытии в порт привёл спасённого с собой, где обратил его в истинную веру. После этого святой Никола стал считаться покровителем всех странствующих и путешествующих.

Началась массовая перевозка на Дальний Восток переселенцев. Время в пути составляло месяц-полтора. Только за первые десять лет судами Доброфлота были перевезены десятки тысяч людей, доставлено около 5,3 млн пудов грузов. Условия плавания были тяжёлыми и для пассажиров (в особенности для детей), и для экипажей. Как правило, в каждый такой переход умирало в пути от 5 до 30 человек. По преданию, именно на дальних рейсах Доброфлота родилась песня, ставшая народной, — “Раскинулось море широко”. Сегодня трудно даже представить, насколько тяжёлым был труд кочегаров, особенно в экваториальном поясе и в Красном море. При штормах и качке — изнурительная мышечная работа, связанная с опасностью ожогов и других травм. За одну вахту иногда приходилось каждому забрасывать в топку по 2-3 тонны угля — запредельная нагрузка на человеческий организм. Невыносимая жара и высокая влажность нередко приводили к гибели от теплового удара.

На пароходе “Петербург” возвращался из поездки на остров Сахалин 30-летний писатель Антон Чехов. Маршрут его путешествия на Сахалин и обратно, общей протяженностью 31400 км, был пройден за 228 дней (7,5 месяца).

А весь маршрут составил из железнодорожных (2500 км), речных (5100 км), гужевых (4300 км) и морских (19500 км) участков.

Из Владивостока отправились 19 октября 1890 года. По пути из Гонконга в Сингапур судно испытало удары тайфуна; крен временами превышал 30 градусов. В судовом лазарете скончались два больших матроса, возвращавшихся домой, но так и не увидевших родины. Похороны в Южно-Китайском море произвели на доктора Чехова сильное впечатление, и по мотивам этих событий он написал рассказ “Гусев”. 1 декабря 1890 года “Петербург” бросил якорь на одесском рейде.

Деятельность Доброфлота оставалась убыточной, несмотря на большой объём заказов. Сказались потери: в 1882 году разбилась у сомалийского мыса Рас-Хайфун “Москва”, в 1887 году у берега Сахалина погибла “Кострома”, в 1893 году близ Императорской гавани разбился о камни “Владивосток”. В этих трёх случаях пассажиры и экипаж были спасены, а пароходы заменены вновь приобретёнными с присвоением им названий погибших кораблей.

Для поддержки моряков правительство утвердило субсидию в виде помесячной платы, а весной 1883 года Доброфлот передал Морскому ведомству. Помимо главной линии Одесса–Владивосток открыли ещё линию Одесса–Санкт-Петербург.

В 1891 году в Одесском порту работал грузчиком А. М. Пешков-Горький. Механизация порта составляла тогда 5 процентов. Это значит, что всё ложилось на плечи людей. Естественно, рассказ “Челкаш” всеми одесситами был прочитан особенно внимательно и с пристрастием. Игорю Левитину он многое объяснил о реалиях жизни, об отношениях национальных и социальных.

Существенную роль сыграли пароходы Доброфлота при строительстве Уссурийской железной дороги, доставляя рельсы, строительные материалы, паровозы, помогая своему будущему конкуренту – Транссибу.

В 1893 году в Чикаго открылась Всемирная Колумбова выставка, посвящённая 400-летию открытия Америки. Специально для этой выставки по поручению С. В. Витте Департаментом торговли и мануфактур Министерства финансов было составлено подробное описание Сибири и перспектив её освоения, прежде всего, в связи с началом строительства Транссиба. Отмечалось и развитие Добровольного флота, который к этому времени располагал девятью пароходами океанического плавания общей грузоподъёмностью 30 000 тонн. Причём каютный пассажир за 40 дней плавания от Одессы до Владивостока платил 500 рублей с продовольствием, палубный – 100 рублей также с продовольствием, а за перевозку товара удалось снизить цены в пределах от 30 до 40 копеек с пуда.

С годами Доброфлот стал мощной организацией, постоянно пополняющейся новыми судами. К 1914 году он имел около полусотни пароходов, немалую недвижимость в России и за рубежом: причалы, плавучие портовые средства, дома, склады.

И тут началась Первая мировая война, за ней следом – революция, великая смута.

### **Ворон ворону кричит...**

Рассказывать об этом периоде истории своего города одесситы предпочитают с юмором. Но это всего лишь форма психологической самозащиты. В реальности был ужас. Кровавый хаос.

На поживу слетались падальщики-стервятники со всей Европы. 23 декабря 1917 года Англия и Франция подписали секретные протоколы по разделу России. В зону Великобритания вошла Кавказ и казачьи области; в зону Франции – Бессарабия, Украина и Крым; Сибирь и Дальний Восток рассматривались как зона ответственности США и Японии. Таким образом, Одесса попала в зону действия Франции. Французам импонировала конфедерация, в том числе и республика Новороссия. Но упёрся гетман П. П. Скоропадский: “Одесса це Украина”.

Гетман пришёл к власти в Киеве при поддержке германской оккупационной администрации, озабоченной тем, что Центральная рада плохо справлялась с вывозом продовольствия (хлеба) в Германию. В марте 1918 года австро-германские войска вошли в Одессу. Были разогнаны и городские власти, и профсоюзы. Большевиков, правых и левых эсеров, офицеров начали аре-

оставать вместе с большевиками. Анархистов расстреливали наравне с бандитами. Фактически городом управляли австрийский фельдмаршал и немецкий полковник. В городе ходили кроны и марки. Но вскоре немцы потянулись домой, у них там случилась своя революция. Германцы уходили; власть захватывали ставленники Антанты.

В Киеве продолжалась борьба между сторонниками Республики, Центральной рады, Гетманства, Директории. Осенью 1918 года в Чёрное море был введён англо-французский флот с целью оккупация портов от Одессы до Таганрога. Десятки солдат сошли на берег. Затем в Одессу без боя вошли петлюровцы.

Утром 27 ноября 1918 года одесситы столкнулись с совершенно новым явлением – “государственными” границами посреди городских улиц, которые за одну ночь разделили Одессу на мини-государства. Часть Николаевского бульвара, огороженная городскими скамейками, была оцеплена постами из состава польского отряда, образовав “нейтральную зону”, над которой был поднят французский флаг.

Власти сменяли одна другую в Одессе 14 (четырнадцать!) раз. Одних только контрразведок, где трудились заплечных дел мастера из разных стран, историки насчитали не менее 18 (восемнадцать!)

Алексей Толстой, Иван Бунин, Василий Шульгин описывали Одессу тех дней как город, где витал Ангел смерти. По улицам слонялись французские, английские, греческие, польские солдаты. Зуавы и сенегальцы пугали горожан своей чернотой и белозубыми улыбками. Вооружённые люди заходили в первый попавшийся дом и тащили все, что приглянулось. Тех, кто пытался защитить своё имущество, пристреливали на месте.

Дворники хранили в своих чуланах рядом с мётлами и лопатами наборы флагов – кайзеровских, белых, красных, зелёных, гайдамацких, петлюровских, деникинских, французских, британских, австрийских, румынских и проч. По утрам они вывешивали флаг, соответствующий обстановке, и общались жильцам о том, чья власть сегодня в их районе.

Это было очень важная информация. Выходя за хлебом, до булочной одесситам приходилось пересекать пару государственных границ. Например, петлюровцы контролировали одесские рынки и железную дорогу. Они установили высокие пошлины на пронос и провоз товаров, нелегальному ввозом которых тогда жила вся Одесса. Сербы и поляки, позже французы, напротив, поощряли свободную торговлю и фактически установили в подконтрольных им районах режим порто-франко.

Одесситы с присущей им изобретательностью попросту переносили товары из разных “государств” по своим “итальянским” длинным балконам и тайным ходам. В катакомбах возникали склады контрабандной продукции для оптовой торговли.

Белому движению в Одессе досталась пара кварталов на Маразлиевской и кусочек порта. На Молдаванке обосновалась армия короля одесских анархистов и бандитов. Соваться туда не рисковал никто из представителей других одесских “государств”.

Граница “Франции с Одессой” проходила возле Оперного театра. Назначенный вице-консулом капитан Эмиль Энно объявил порт и Приморский бульвар вместе с Потёмкинской лестницей зоной французских интересов. Премьер Жорж Клемансо требовал выдвижения на Киев, Юзовку (Донецк), Харьков, а затем на Москву силами трёх армий: гетманской, Добровольческой, Польского легиона. Но тут началась какая-то делёжка, солдатам захотелось домой. Тем более что английский премьер Ллойд Джордж сказал, что большевизм рухнет сам.

В Одессе начали печатать свои деньги. Цены на продукты питания выросли многократно. Вспыхнули голодные бунты. Повсюду формировались отряды самообороны: дружины офицерские, рабочие, портовые, боевые группы немецких колонистов, еврейские, интернациональные.

Отступавшие под ударами Красной армии войска Директории превратились в банды убийц и грабителей. Деятельность “атаманской группы” во главе с Петлюрой ознаменовалась кровавыми еврейскими погромами. В октябре 1919 года остатки войск бежали в Польшу, где Петлюра заключил соглашение с поляками о совместных военных действиях против России, а после заключения мира продолжал возглавлять правительство в изгнании.

Портрет застрелил Ш. Шарцбард, вся семья которого погибла во время погромов. Парижский суд оправдал мстителя.

\* \* \*

И как разительно отличалась Одесса периода смуты и интервенции от города, осаждённого летом 1941 года. Другой город, другой мир, ставший примером невероятной стойкости, отваги, единства, инициативы, чёткой организованности. Одно слово: город-герой.

Несмотря на многократное преимущество фашистов в живой силе, 10-кратное – в технике, Одесса продержалась 73 дня. Город не имел оборонных предприятий. Не хватало оружия, боеприпасов, питьевой воды. Воду выдавали по карточкам в августовскую жару. Сами делали вооружение, боеприпасы, противотанковые фугасы. Под огнём противника моряки совершили около тысячи рейсов. Эвакуацию по приказу провели в одну ночь – с 15 на 16 октября. Это была блестящая операция, практически без потерь. Вместе с вооружением вывезли 350 тысяч бойцов и горожан.

Немцы же, когда настал их черёд оборонять Одессу, продержались всего два дня. Наступательная операция называлась “Третий сталинский удар”. Оккупанты оказались под угрозой окружения и драпали они через сжимающийся коридор без оглядки, что называется, роняя гамашу, бросая исправную технику.

Давно восстановили город, но ещё десятилетиями Одесса удивляла обилием автомобилей всевозможных иностранных марок на улицах. В основном, это были трофейные машины, подобранные в 1944 году по обочинам дорог, у покинутых в спешке штабов, казарм. За время оккупации, продолжавшейся 907 дней, немцы и румыны натащили сюда автопарк со всего света. Были в том числе совершенно исправные машины, оказавшиеся без бензина или брошенные из-за какой-нибудь неисправности. Местные умельцы быстро их восстановили. Особенно ценились кабины, не пропускающие пыль и холод – их паяли, лудили, и они выглядели, как новенькие.

Одесские пацаны 60-х годов, в отличие от их сверстников в других городах СССР, были глубокими знатоками мирового парка автомобилей.

### **Пара слов за журналистику в Одессе**

При выборе профессии Игоря Левитина привлекали сразу несколько направлений: и транспорт, и инженерия, и спорт, и музыка, и склонность к литературному труду. Он всегда активно участвовал в выпуске всякого рода “молний”, “боевых листов”, стенных газет, сотрудничал с многотиражками. Во время учёбы в училище ВОСО окончил школу военкоров ЛенВО.

Надо сказать, что журналистика в Одессе имела свои особенности, поскольку город-порт изначально для Российской империи служил воротами в мир – в Европу и в Азию. Практически вся документация до 1823 года – вплоть до губернаторства Михаила Воронцова – велась на французском языке. Сюда привозили английские, французские, итальянские коммерческие периодические издания, однако за время их доставки биржевая информация изрядно черствела. Одесским купцам частенько приходилось самим бегать в порт “взглянуть на флаги”, на товары, поступившие в карантин. Первая местная газета появилась при Ланжероне. Она была франкоязычной и называлась: “Мессаже де ля Руси меридиональ...” А в полном переводе название читалось как “Вестник Южной России, или Коммерческий листок, издаваемый с позволения начальства”. Помещать там какие-либо политические известия возбранялось строжайшим образом.

5 января 1827 года увидел свет первый номер “Одесского вестника”. Газета умещалась на двух листах размером 36,3 x 24,5 см – (чуть меньше современного формата А3 стандарта ISO) и имела двойной заголовок: слева – на французском языке – “Journal d’Odessa” и справа – на русском – “Одесский вестник”. Каждая из четырёх страниц состояла из двух полос, левая сторона напечатана по-французски, правая – по-русски. Тексты сторон не всегда совпадали по содержанию.

В первом номере преобладала коммерческая информация: известия о торговле, о ценах, курсе монет, сообщения о прибывших и отплывающих

кораблях. Неудивительно, что первым кораблем, вошедшим в порт в 1827 году, оказалась российская бригантина “Граф Воронцов” (понятно, что тут произошло “чисто случайное” совпадение). В газете печатались сведения о погоде (показания барометра, направление ветра и состояние атмосферы – ясно, облачно и т. п.) и зрелища. 11 ноября 1828 года город встречал прибывший из Николаева пароход по имени “Одесса”. Судно было построено на отечественной верфи Николаевского адмиралтейства и предназначалось для связи Одессы с Крымом. Газета “Одесский вестник” открывала публике волнующие подробности: корпус из крепкого дубового леса, паровая машина аж 85 лошадиных сил.

“Одесский вестник” выходил два раза в неделю. Подписаться на него можно было в канцелярии генерал-губернатора М. Воронцова; иногородних обслуживала Одесская почтовая контора. С каждым очередным номером газета расширяла круг своей тематики. Появились разделы “Заграничные новости”, известия из С.-Петербурга, Грузии, о ярмарках, проходящих в России. Много места отводилось репертуару оперного театра, приезжающим гастролёрам (например, труппе русских актёров под управлением Г. Штейна). В № 30 напечатаны общеизвестные ныне строфы А. Пушкина из “Евгения Онегина”: “Я жил тогда в Одессе пыльной...”

Затем появляется обширный раздел “Библиография”. И тоже не случайно: губернатор был потомственным библиофилом и, надо сказать, оставил в наследство несколько богатейших собраний книг. На страницах газеты появляются сведения о состоянии просвещения в Одессе. Из номера в номер печатаются “Прогулки по Новороссийскому краю” с продолжением, в том числе очерки Адама Мицкевича “Крымские сонеты в прозе”.

Редакцией первые экземпляры вначале раздавались бесплатно в гостиницах, ресторанах, на городских гуляньях, во время приезда пассажирских поездов и пароходов. Но очень быстро “Одесский листок” стал самой популярной газетой не только одесситов, но и приезжих. Тираж рос и в 1903 году составлял 15 000 экземпляров. Со временем на страницах газеты появилась городская хроника, афиши одесских театров и даже меню самых известных одесских ресторанов.

После революции 1905–1907 годов ежедневный тираж газеты достигал 40 тысяч экземпляров. На её страницах охотно печатались столичные литераторы, в частности, Аркадий Аверченко, Александр Амфитеатов, Иван Бунин, Александр Куприн, Корней Чуковский, Максим Горький, Влас Дорошевич. В редакции работали и Константин Паустовский, и Эдуард Багрицкий. Город был буквально наводнен специализированными изданиями для учёных, преподавателей, студентов, реалистов, гимназистов, курсисток. Выходили также и студенческие издания, в том числе журналы.

В советские времена вольности в словоизвержении поубавилось, а уж с победой “демократии” многие одесские вузы, учёные общества, другие общественные институты потеряли свои регулярные издания, а те, что остались, сделались более провинциальными.

Впрочем, одесситы, благодаря своей природной общительности, всегда знают больше, чем пишут газеты.

## Мелодии русской Италии

Одессу часто называют городом музыкальным, певческим. Здесь каждый молодой человек, обладающий мало-мальски музыкальным слухом, любит петь, умеет играть хоть на каком-то инструменте, будь то гитара, мандолина, скрипочка, кларнет, клавесин, труба, ударник... Увидев свободное фортепиано, одессит невольно потянется к нему (хотя бы мысленно) и не упустит возможности попобовать подобрать мелодию на слух. При этом не имеет значения, вырос ли парень в аристократическом квартале Аркадии или он родом с Молдаванки или какой-нибудь Голопузовки. Впрочем, Голопузовка (проспект Шевченко) давно вышла из трущоб в разряд районов элитных. Ещё до появления радио оригинальная мелодия, прозвучавшая хоть в “итальянском” дворике, увешенном таранькой, хоть со сцены академического театра оперы и балета, могла с невероятной быстротой распространиться до самых дальних окраин Одессы.

Музыкальность проявляется у одессита с малолетства. Никто не знает, степная ли ветром это надуло, с моря ли нанесло аккорды прибоя, крики

чаек, гудки пароходов, боцманские призывные свистки. В летних лагерях детишки стремятся играть на всём, из чего только можно извлекать звуки. Целые оркестры составляют из самодельных пищалок, дуделок и прочих доступных средств.

Умудрялись даже выдувать из пионерских горнов вполне опознаваемые мелодии. Вот уж тугой инструмент — этот прямолинейный фанфарный горн. Труба трубой, — ни тебе клапанов, ни вентиляей. Древнейший инструмент — родом от охотничьих рогов. Горн может воспроизводить ноты только в пределах натурального звукоряда. Но и тут находились мастера извлекать интересные музыкальные фразы торжественного или воинственного характера. И потому протяжный сигнал отбоя “Спать-спать, по палаткам!” только разгонял наплывающую дремоту и звал “ангелочков” к проказам для достойного завершения дня. Позднее, правда, в пионерлагерях стали использовать аудиозаписи сигналов, и почётная должность горниста повывелась.

Особым авторитетом пользовались летние детские лагеря железнодорожников Одессы. В пионерский лагерь имени Любы Шевцовой, принадлежащий Дорпрофсожу Одесской железной дороги, до 600 ребят приезжали из разных мест СССР. С трассы БАМа на отдых, к морю, к солнышку отправлял школьников таёжного Ургала военный комендант майор Игорь Левитин. Подростки возвращались с Чёрного моря крепкими, загорелыми. И коменданта очень веселило, когда в речи отпускников он улавливал типично одесские обороты и акценты, которые, правда, по раннему холодку быстро выветривались.

Существует много умных рассуждений о природе уникальной одесской ментальности, возникшей при смешении культур и традиций. Действительно, явление феноменальное. Кто-то скажет, что это море так влияет, — ветер, насыщенный йодом, солнечная радиация и всё такое. Но тут же последуют резонные возражения. Например: крымчанина от москвича поначалу не отличишь. Одно ясно, что тот, что другой, грубо говоря, “москали”. А вот одессита распознаешь чуть не с первой фразы, случись его встретить в Питере, в Иркутске, да хотя бы и в Киеве. Какой-то в нём всегда содержится нерастворимый остаток.

Одесситы отличаются своеобразным мировосприятием. Выражается это в том числе и в песнях. Многие из мелодий, рождённых (или распетых) в причерноморском городе, врезались в память нескольких поколений, пережив запреты, гонения и критические разносы. Леонид Утёсов, конечно, преувеличивал, когда называл Одессу родиной джаза. Публика хохотала, оценив шутку. Но в чём-то он прав: Одессе свойственна склонность к импровизации (в отличие, например, от строго спланированного Петербурга) — эти вольно изгибающиеся улицы, бесчисленные лестницы и лестнички, сбегające к морю... В самой застройке города чувствуется свободное дыхание. Одесские песни — это действительно такой стиль.

Музыкальную школу по классу баяна окончил и Игорь Левитин. В школьном хоре также пел с не меньшим удовольствием. Проявлял он и организаторские способности, всегда что-нибудь возглавлял в классе или в пионерлагере: звено, отряд, а то и дружину. И получалось это как бы само собой.

“Судьба человека определена его характером”, — утверждали древние греки.

## КАК ПРОВОЖАЮТ ПАРОХОДЫ

Если верить “Соннику” Миллера, видение во сне уходящего парохода предвещает лёгкие потери и разочарования. В Одесском порту проводы парохода, носившего имя “Ильич”, произвели впечатление тягостное и породили самые дурные предчувствия, оправдавшиеся в полной мере. А происходили зловещие проводы наяву в ночь на 11 февраля 1929 года.

Для этого почтово-пассажирского парохода название “Ильич” было не первым. Строили судно в Англии по заказу Русского общества Пароходства

и Трговли. По случаю восторжения на престол Николая II предложено было дать новому кораблю имя “Император Николай II”. Одобрение было получено. А что: добротный, представительный пароход водоизмещением 7785 т, стальной, винтовой. Вертикальная паровая машина тройного расширения мощностью 3400 л. с. обеспечивала скорость хода в 12,5 узла. Пароход брал груза до 240 тысяч пудов и 345 пассажиров. Его поставили на самую престижную линию тех лет: Одесса–Констанца–Александрия. Вместе с другими судами “Император Николай II” участвовал и в перевозке переселенцев из Одессы на российский Дальний Восток. В “первую германскую” он был задействован как вспомогательный корабль в составе Черноморского флота.

Когда император отрёкся от престола, пароход тотчас переименовали в “Вече”. Вече – слово желанное: народное собрание, совет, форма народо-власти и самоуправления в Древней Руси, некая утопия, что-то типа киевского майдана. Портрет “Николая Кровавого”, висевший в столовой парохода, по утверждению очевидцев, искололи штыками, оплевали и выбросили.

А пароход “Веча”, словно оправдывая своё новое название, отдался во власть стихии: в декабре 1917-го экипаж судна встал на сторону Советской власти, в мае 18-го транспорт захватили войска кайзера, в ноябре того же года корабль достался белогвардейцам, в декабре был перехвачен англо-французскими интервентами.

С апреля 1919 года пароход вновь включили в состав белогвардейского флота. А за 10 дней до вступления в Одессу Красной армии группа рабочих-подпольщиков проникла в трюм и открыла кингстон. “Вече” легло на борт в акватории судоремонтного завода. Это не позволило увести судно за рубеж. Отремонтировали пароход к лету 1922 года и, присвоив ему имя “Ильич”, включили в состав Черноморской конторы Совторгфлота, где он и начал работать. Но история гетовила “Императору Николаю II” – “Вече” – “Ильичу” новые сюрпризы.

### **Неравноценный обмен**

С окончанием гражданской войны в верхних эшелонах власти развернулись жестокие споры о пути дальнейшего развития России. Одним из вершителей судеб рядом с признанным лидером нового государства Владимиром Ильичом Лениным оказался Лев Давидович Троцкий.

В Петроград профессиональный революционер Троцкий приехал 4 мая 1917 года с американским паспортом (подлинным). Попал он в Америку после мытарств в Европе. В сентябре 1916 года Троцкого в благодарность за его “зажигательные” статьи, изданные в Париже, французская полиция через испанскую границу выдворила из своей страны. Мадридская полиция вскоре арестовала навязанного им гостя. В префектуре заявили, что он должен как можно скорей покинуть Испанию и напрямиком отправили в тюрьму, после чего выпустили под надзор, пригрозив депортацией в Россию. Тем временем приехала семья Троцкого. В Барселоне их посадили на пароход “Монсеррат”, следовавший в Нью-Йорк.

Новый, 1917 год семья встретила в океане, не предполагая, что этот год принесёт всему миру. Левая пресса писала о Троцком как о ветеране борьбы за свободу, изгнанном из Австрии, не допущенном в Германию, преследуемом во Франции и Испании.

Собственно, в США Троцкий пробыл недолго, всего три месяца, и обстоятельства его пребывания в Америке известны лишь в самом общем виде. Сам он в автобиографии описал свою американскую эмиграцию, не вдаваясь в детали.

Весте на падении монархии в России оказалась для него полной неожиданностью, как, впрочем, и для других политических эмигрантов. 18 марта 1917 года Временное правительство объявило всеобщую амнистию, и открылась возможность вернуться в Россию. Отъезжавших на родину революционеров провожали речами и букетами цветов.

27 марта 1917 года Троцкий с семьёй и несколькими близкими единомышленниками взошёл на борт трансатлантического лайнера “Кристианиафиорд”, взявшего курс на норвежский порт Берген. Нет, не взошёл: как свидетельствует эмигрантская мемуаристика, его внесли на своих плечах почитатели, а он, “лучезарно улыбаясь, послал своим товарищам прощальный привет”.

Ноша была, очевидно, не слишком тяжёлой. Роста Лев Давидович, согласно полицейским картотекам, был среднего – 170 см. Как утверждали современники, в отличие от изображений на плакатах, он не производил впечатления великана, однако стоило ему снять фуражку, вздымалась копна чёрных курчавых волос, и Троцкий сразу казался гораздо выше ростом. Недруги отмечали необычайно развитые лобные кости над висками, которые в сочетании с небольшой козлиной бородкой придавали ему сходство с чёртом из ярмарочного театра.

В Галифаксе (провинция Новая Шотландия) 3 апреля 1917 года Троцкий был задержан канадскими и британскими военными моряками по подозрению, что он германский шпион. Тем более что у бедного революционера и журналиста обнаружили приличную сумму наличных денег – 10000 долларов. В переводе на современные деньги это примерно четверть миллиона долларов. Задержанный протестовал в чрезвычайно бурной и оскорбительной форме. Явившийся на борт корабля британский адмирал со свитой офицеров потребовал, чтобы Троцкий с семьёй и ещё пятеро “русских” покинули борт для выяснения их намерений. С точки зрения военного положения решение не было экстраординарным. Но Троцкий заявил, что с места не сдвинется. Произошла театральная сцена: матросы на руках отнесли его на катер.

Из лагеря для интернированных его выпустили по письменному запросу Временного правительства. Одновременно с Львом Троцким из Америки прибыло огромное количество революционеров: М. Урицкий, В. Володарский, Г. Мельничанский, Г. Чудновский и многие другие (несколько сотен человек).

Поразительна скорость, с которой произошло их внедрение в политическую жизнь демократической России. В июле 1917 года американская команда вступила в РСДРП. Ленин, как известно, терпеть не мог “Иудушку Троцкого”, тем не менее, приветствовал этот массовый наплыв. По оценке Вячеслава Молотова, “Ленин... умел всех использовать – и большевика, и полу-большевика, и четверть-большевика, но только грамотного”. Ильич увидел в Троцком полезный инструмент агитации и организации в духе “Апрельских тезисов”. Едва став большевиками, люди Троцкого получали ответственные руководящие посты в партии. В 1918 году степень доверия доходила до того, что председатель Совнаркома даже выдавал Троцкому чистые бланки приказов, заранее Лениным подписанные.

Люди из эмигрантских команд с ходу овладели инициативой: Антонов-Овсеенко арестовал Временное правительство, Урицкий возглавил питерское ЧК и т. д. В годы революции и гражданской войны Троцкий занимал многие ключевые посты и фактически стал вторым лицом в государстве. Мощная пропагандистская машина, одним из создателей которой он сам и являлся, лепила из Троцкого героический образ “вождя победоносной Красной армии”. В его честь были переименованы эскадренный миноносец, бронепоезд, город Гатчина. И фактически до 1929 года на его компанию не было никакой управы.

Из Америки постоянно поступало пополнение. Генеральный прокурор США Александр Палмер и его помощник Эдгар Гувер собрали досье почти на 150 тысяч инакомыслящих. Были проведены внезапные (и позднее признанные незаконными) налёты на офисы профсоюзов, коммунистических и социалистических организаций. В ходе этих акций особое внимание уделялось лицам с иностранным происхождением, по которым была информация об их сочувствии революционным настроениям.

В декабре 1919 года агенты Палмера арестовали 249 радикальных активистов, посадили их на торговый пароход “Buford” и 23 декабря отправили в советскую Россию. Пассажиры корабля фактически находились на положении заключённых; для их охраны был размещён отряд из 58 морских пехотинцев с 4 офицерами, а экипажу были выданы пистолеты.

Сохранилась почтовая открытка – фото с текстом: “Советский ковчег. Транспорт армии Соединённых Штатов “Буфорд” везёт в подарок Ленину и Троцкому на Рождество 249 красных”. 16 января 1920 года пароход прибыл в финский порт Ханко, а 19 января арестованных доставили под конвоем на российскую границу и там передали большевикам.

Под звуки “Интернационала” депортированную публику пригласили в специально подогнанный поезд и доставили в Петроград. В основном это были иммигранты, признанные неблагонамеренными, подозреваемые в причаст-



ности к подпольным боевым отрядам. Среди депортированных оказались и “философы” — идеологи американского анархизма Эмма Голдман и Алекс Беркман. В России их встретили с распростёртыми объятиями; сам Ильич принял их в Кремле и предложил поработать на Советскую Республику. Однако подавление Кронштадтского мятежа в начале 1921 года вызывало у гостей разочарование. Анархисты пришли к выводу, что “триумф государства означает поражение революции”. Многие из них покинули Советскую Россию, “опустошённые и лишённые мечты”.

Историки почему-то не любят вспоминать об этом “советском ковчеге”. Гораздо больше разговоров вокруг “философских пароходов” — ответной акции, менее масштабной и не такой грубой. Первый “философский пароход” — его название не сохранилось — отъез из Одессы в Константинополь троих высланных: историка А. В. Флоровского, физиолога Б. П. Бабкина и ассистента Г. А. Секачёва. Осенью 1922 года из Петрограда пароходами “Oberbürgermeister Haken”, затем “Prussia” отправлены 160 гуманитариев — представителей отечественной философии, науки и литературы. Четвёртый — итальянский пароход “Jeanne” — увёз из Севастополя в Константинополь высланного религиозного мыслителя С. Н. Булгакова с семьёй. Был ещё и пятый пароход, на борту которого прибыли из Одессы в Варну три профессора Новороссийского университета, высланные по так называемому украинскому списку. Обмен персонами, как видим, был далеко не равноценным, и о том, для чего происходило выдавливание из России элиты, существуют разные интересные догадки.

В ноябре 1920 года Троцкий инициировал широкую общепартийную дискуссию, настаивая на милитаризации по образцу Цектрана (Центрального комитета рабочих железнодорожного и водного транспорта, созданного по постановлению пленума ВЦСПС от 3 сентября 1920 года) вообще всей промышленности, избрав основным рычагом профсоюзы. Дискуссия привела к расколу партии на ряд различных “платформ”, состав и идейные взгляды которых постоянно менялись. “Левацкая” платформа Троцкого настаивала на дальнейшей милитаризации труда, тогда как “рабочая оппозиция” выступала в духе бакунинского анархо-синдикализма.

Требования дальнейшего “закручивания гаек” прозвучали на фоне окончательного краха экономики “военного коммунизма”. Как отметил профессор по русской истории Гарвардского университета Ричард Пайпс, именно в этот период слово “троцкизм” начало “становиться ругательным”.

Борьба между Лениным и Троцким стала приобретать ещё более острый характер на почве нэпа... Новая экономическая политика имела целью введением частного предпринимательства и возрождением промыслов снять социальную напряжённость, укрепить социальную базу советской власти. Нэп во многом был импровизацией и считался делом временным. Однако за семь лет своего существования нэп стал самым удачным экономическим проектом.

Пока Ленин находился у руля, можно было говорить о “коллективной диктатуре”. Лидером он был исключительно за счёт авторитета, хотя с 1917 года эту роль ему приходилось делить с Троцким. Оба портрета украшали не только государственные учреждения, но порою и крестьянские избы.

Однако художества “демона революции” в гражданскую войну: уничтожение людей, поставленное на поток, дисциплина, поддерживаемая массовыми расстрелами, — превышали все мыслимые границы. У него появились сподвижники, такие же палачи. К числу его адептов относили и Тухачевского, который применил против крестьян боевые отравляющие вещества. Участие Троцкого в организации трудовых, предложение “перетряхнуть профсоюзы” подорвали его авторитет. Слишком многие понимали, чем обернётся воплощение в жизнь главной идеи Льва Давидовича: нацеленности на перманентную революцию. На память приходили трагические истории стихийных восстаний, потопленных в крови, крестовых походов, в том числе подобный неудержимой лавине так называемый Крестовый поход детей на завоевание Гроба Господня — кошмар, организованный фанатиками и авантюристами в 1212 году.

Большинство партийных вождей опасались связываться со своевольным “красным Бонапартом” и отдавали предпочтение “тройке” Зиновьева-Каменева-Сталина.

Если во время гражданской войны кипучая энергетика и театральные эффекты Троцкого были вполне уместны, то с наступлением мира они уже начали

отдавать истерикой. Если в 1917 году Троцкий собирал в петроградском цирке “Модерн” толпы рабочих и солдат, слушавших его яркие речи, как откровение, то в 1923 году он смог зажечь своими проповедями только молодых фанатиков. Однако в январе 1924 года Сталин сдерживал Зиновьева, требовавшего арестовать Троцкого за предполагаемую подготовку “бонапартистского” военного переворота. В декабре 1925 года Сталин защитил от атак Зиновьева уже Бухарина. В 1926–1927 годах Бухарин, Рыков и Томский вполне определённо “забегали вперёд” Сталина, требуя репрессий для оппозиции.

Поводом для раскола стала разработанная Сталиным доктрина “построения социализма в отдельно взятой стране”. 17 декабря 1924 года он выступил против продвигаемой Троцким гипотезы перманентной революции, идеи распространения революции на Запад и его “теории хвороста”: Россия рассматривалась им как исходный пункт для разжигания социалистического переворота в Европе.

Сталинское идеологическое направление в корне противоречило Энгельсу, утверждавшему, что коммунистическая революция произойдёт одновременно во всех цивилизованных странах. Но надежды на победоносные революции в передовых странах капитала не оправдались, а уроки советско-польской войны открыли глаза на реальное соотношение сил. Эту жестокую правду осознавали многие партийные лидеры, но больше всего их раздражали претензии Сталина на роль нового ведущего теоретика. На XIV съезде РКП(б) в декабре 1925 года Григорий Зиновьев не удержался и заявил, что сталинская доктрина “отдаёт душком национальной ограниченности”.

Агитаторы оппозиции стали выступать перед беспартийной рабочей массой на предприятиях. Колонны заводов выкрикивали лозунги: “Да здравствуют истинные вожди мировой революции!” В Москве было организовано массовое собрание, где Троцкий и Каменев излагали свои взгляды. Демонстрация в Ленинграде была последней каплей, которая переполнила чашу терпения.

### **К выносу невыносимого**

На заседании Президиума Исполкома Коммунистического Интернационала Троцкому были предъявлены обвинения в усиленной фракционной деятельности. Объединённый пленум ЦК и ЦКК ВКП(б) осудил линию оппозиции и исключил Троцкого и Зиновьева из состава ЦК. Организация оппозиционерами нелегальной типографии, проведение тайных собраний стали поводом для исключения Зиновьева и Троцкого из партии. Характерно, что будущие лидеры “правой оппозиции” Бухарин, Рыков и Томский требовали применения против Троцкого более жёстких репрессий, чем Сталин.

Когда Троцкий был выселен из служебной квартиры в Кремле, он остановился у своего сторонника А. Г. Белобородова, наркома НКВД. Того самого Белобородова, который 12 июля 1918 года, будучи председателем исполкома Уралоблсовета, подписал решение о расстреле царской семьи. В 1927 году Белобородов как троцкист был исключен из партии, в 1930 году восстановлен, в 1936–м вновь арестован и по обвинению в соучастии в заговоре расстрелян 9 февраля 1938 года на полигоне “Коммунарка”. При Н. Хрущеве царевубийца был посмертно полностью реабилитирован и восстановлен в партии.

Квартира Белобородова с появлением в ней Троцкого стала своего рода военным лагерем. В ней собирались руководители оппозиции, сюда приходили за указаниями активисты, дежурили сторонники Троцкого из числа военных, которые сопровождали его при передвижениях по городу в качестве вооружённой охраны.

Проходивший в декабре 1927 года XV съезд ВКП(б) утвердил Директивы первого пятилетнего плана и решал вопрос: что делать с Троцким, ставшим и вовсе невыносимым. Съезд признал, что оппозиционный блок нарушил не только устав партии, но и советские законы. Это грозило в лучшем случае ссылкой. Рыков и Томский настаивали на аресте оппозиционеров. Однако съезд разрешил исключённых принимать в партию в индивидуальном порядке, если они откажутся от своих “ошибочных и вредных взглядов”. Зиновьев предпочёл публично покаяться в “ошибках”. Троцкий каяться в чём-либо отказался наотрез.

Его отъезд из Москвы был назначен на 16 января 1928 года. Но в этот план пришлось внести поправку. На Казанском вокзале собралась толпа возбуж-

дённой молодёжи. Молодёжь – барометр революции!” – подстрекал на митингах Троцкий. Очевидно, кто-то из его адептов постучал по “анероиду”. Народ собрался горластый. На крыше вагона, где предполагался главный пассажир, установили портрет Троцкого. Намеревались даже, взявшись за руки перед паровозом, остановить состав. Однако герой истории так и не появлялся. Прошёл слух, будто Троцкого провели в вагон незаметно. Группа людей ворвалась в вагон, произошла стычка с агентами ОГПУ.

Отдельный вагон (“Сев. дор. № 5493”) с паровозом приготовили на Ярославском вокзале Москвы. Вагон должны были перегнать на промежуточную станцию Фаустово, чтобы там прицепить к поезду “Москва–Ташкент”, следовавшему от Казанского вокзала.

Троцкий ехать отказался категорически и пытался объявить об этом как можно громче. По воспоминаниям старшего сына Льва Седова, Лев Давыдович с семьёй забаррикадировались в одной из комнат, и ГПУ пришлось выламывать двери. Обнаружив, что Троцкий одет по-домашнему, агенты разыскали ботинки и стали надевать ему на ноги. Точно так же были надеты шуба и шапка. Троцкий не сопротивлялся, но и не помогал гэпэушникам, которые затем понесли его к выходу на руках. За ними последовали жена и сыновья. Старший сын Лев звонил во все квартиры и кричал: “Смотрите, несут товарища Троцкого!” В элитном доме жили видные деятели, находившиеся в это время на службе. В дверях появлялись их жены, дети или домашние работницы, которые испуганно отшатывались и запирали двери квартир. Никакого сопротивления никто не собирался оказывать.

К вагону Троцкого также пришлось нести на руках. По воспоминаниям самого Льва Давыдовича, его выносили три человека, “им было тяжело, всё время невероятной пыхтели и часто останавливались отдыхать”. Во время доставки присутствовали оба его сына; старший, Лев, кричал железнодорожникам, занимавшимся своими делами: “Товарищи рабочие, смотрите, как несут товарища Троцкого!”.

Как только поезд тронулся, Троцкий явился к конвою и заявил, что “не имеет ничего против них, как простых исполнителей”, а “демонстрация имела чисто политический характер”. И Лев Давыдович даже поделился опытом: “Мне приходилось участвовать и организовывать операции посложнее этой; как бы я здесь поступил, будучи на вашем месте...”

С железнодорожной станции Пишпек (г. Фрунзе, ныне Бишкек) Троцкий, его жена и старший сын Лев ехали на грузовике до Курдайского перевала. Дело в том, что строительство Турксиба (Туркестано-Сибирской магистрали) к тому времени ещё не закончилось. Укладку трассы вели с двух сторон – с севера (от ст. Семипалатинск) и с юга (от ст. Луговая). Первый поезд на Алма-Ату пришёл с южной ветки только 19 июля 1929 года. Смычка, ярко описанная в романе гудковцев И. Ильфа и Е. Петрова “Золотой телёнок”, произошла позднее.

Перевал преодолели на телегах. Дальше опять на автомобиле, высланном навстречу из города. В Алма-Ату, находившуюся в 250 км от Пишпека, прибыли 25 января 1928 года ночью.

Ещё со станции Троцкий начал непрерывно “бомбить” председателя ОГПУ Менжинского, председателя ВЦИК Калинина, ЦИК и ЦКК жалобами на плохое жильё, на утерю чемоданов по дороге (которые, впрочем, нашлись, поскольку из-за суеты отправлены были со следующим поездом), позже – на то, что московские газеты доставляются ему с опозданием на десять дней, а письма задерживаются до трёх месяцев, что “ГПУ препятствует выехать на охоту”.

Условия ссылки были мягкими. Троцкому был отведён дом, разрешено сохранить при себе несколько личных телохранителей; к ним приезжали погостить младший сын Сергей и невестка (жена старшего сына). Переписку не ограничивали. Это позволило ссылкеному развить бурную деятельность, непрерывно общаясь со своими сторонниками.

Но ему нужна была ещё и связь неподконтрольная. Для этой нелегальной связи из столицы в Алма-Ату был направлен М. Бодров, который тайно, под чужим именем возил почту до ближайшей железнодорожной станции. Из своей ссылки Троцкому даже удалось организовать печатание и распространение оппозиционных листовок от имени “большевиков-ленинцев”. В августе 1928 года его единомышленники организуют выпуск листовки, требовавшей его возвращения в Москву из “малярийной Алма-Аты”. Наиболее активную

помощь Троцкому в этой деятельности оказывал Лев Седов, которого он назвал “нашим министром иностранных дел, министром полиции и министром связи”.

Только за апрель – октябрь 1928 года Л. Д. Троцкий послал 800 политических писем, отправил около 550 телеграмм, получил же свыше 1000 политических писем и около 700 телеграмм. “Идеологическая жизнь оппозиции в то время кипела, как в котле”, – писал впоследствии Троцкий.

Дом Троцкого в Алма-Ате стал центром политических интриг. Работники ОГПУ потребовали от ссыльного прекратить политическую деятельность, но получили категорический отказ. В конце концов, 26 ноября 1928 года Политбюро, обсудив вопрос “О контрреволюционной деятельности Троцкого”, поручило ОГПУ передать ультиматум о прекращении им всякой политической деятельности. В Алма-Ату был направлен специальный уполномоченный Волинский, зачитавший Троцкому меморандум, в котором сообщалось, что у коллегии ОГПУ имеются данные о том, что его деятельность “принимает всё более характер прямой контрреволюции”. Поэтому в случае отказа Троцкого ОГПУ “будет поставлено в необходимость” изменить условия его содержания с тем, чтобы максимально изолировать его от политической жизни.

Троцкий ответил на ультиматум длинным письмом в ЦК ВКП(б) и Президиум Исполкома Коминтерна, в котором наотрез отказался прекращать “борьбу за интересы международного пролетариата”. Реакцией на это письмо стало постановление Политбюро ВКП(б) от 7 января 1929 года о высылке Троцкого за пределы СССР. Это решение было принято большинством голосов. Рыков и Ворошилов голосовали за более жёсткую меру – заключение Троцкого в тюрьму.

Троцкий пишет Волинскому расписку в получении копии документа: “Преступное по существу и незаконное по форме постановление ОС при коллегии ГПУ от 18 января 1929 г. мне было объявлено 20 января 1929 г. Л. Троцкий”.

В служебном отчёте о выполнении своего поручения Волинский сообщал, что Троцкий сказал ему: “Для Сталина “эмигрант” – бранное слово, и попасть в эмиграцию для него означает политическую смерть... он своим ограниченным мозгом не в состоянии понять, что для ленинца одинаково, в какой части рабочего класса работать”.

Волинский объявил, что отныне Троцкий и его семья находятся под домашним арестом, и предоставил им 48 часов для сборов в дорогу.

На рассвете 22 января 1929 года Троцкий, его жена и сын Лев были под конвоем посажены в автобус, который отправился из Алма-Аты к Курдайскому перевалу, затем на санях и снова на автомобиле на станцию Фрунзе (Пишпек). Там Троцкого и его сопровождающих посадили в поезд, который двинулся в направлении на Москву.

На протяжении пути Троцкому запрещалось выходить из поезда, который останавливался только, чтобы набрать воды и топлива. В районе Самары сообщили, что дело идёт о Константинополе. Троцкий заявил, что, протестуя против высылки за границу вообще, он будет всеми доступными ему средствами сопротивляться высылке в Турцию, и потребовал отправить его в Германию. Об этом по прямому проводу было сообщено в Москву. Москва начала новые переговоры с заграницей. Тем временем особый поезд с Троцким был переведён на глухой полустанок в Курской области и стоял там неподвижно 12 суток. Паровоз с вагоном отправлялся ежедневно за продуктами и обедом на ближайшую крупную станцию.

В эти дни советское правительство обращалось ко многим правительствам с просьбой принять Троцкого, но только Турция дала положительный ответ. Первый президент Турции Мустафа Кемаль Ататюрк считал, что Троцкий сыграл большую роль в национально-освободительной борьбе Турции, будучи наркомом по военным делам РСФСР. В знак благодарности Турецкая Республика избрала Троцкого и Ленина почётными гражданами своего меджлиса. И ответить “чёрной неблагодарностью” Ататюрк не мог.

Новый уполномоченный ОГПУ Буланов сообщил, что немецкое правительство категорически отказалось впустить Троцкого в свою страну и что получен окончательный приказ доставить его в Константинополь.

10 февраля 1929 года особый поезд, сопровождаемый сотрудниками ГПУ, доставил Троцкого в Одессу. Вагон подали прямо к причалу. Здесь предполагалась посадка на пароход “Калинин”, но он так вмёрз во льды, что портовые

ледоколы не смогли его высвободить. Спешно поставили под пары другой пароход, “Ильич”, в каютах которого в первые часы ещё было холодно, о чём руководителю операции, уполномоченному ГПУ Фокину был заявлен Троцким сперва протест устный, затем вручён ещё и письменный.

Ранним утром, 12 февраля 1929 года пароход “Ильич” прибыл в Константинополь. Вскоре к “Ильичу” подошёл бот с двумя турецкими офицерами полиции. Троцкий вручил заранее подготовленное им послание на имя президента Турецкой Республики Кемаль-Паше (Ататюрку): “Милостивый государь. У ворот Константинополя я имею честь известить Вас, что на турецкую границу я прибыл отнюдь не по своему выбору и что перейти эту границу я могу, лишь подчиняясь насилию...”

Но турецкие офицеры продемонстрировали полное равнодушие к демаршу Троцкого и, оформив формальности, связанные с возможностью пребывания Троцкого и членов его семьи на территории республики, покинули советский пароход.

Неделю спустя газета “Правда” поместила краткую заметку: “Л. Д. Троцкий за антисоветскую деятельность выслан из пределов СССР постановлением Особого Совещания при ОГПУ. С ним, согласно его желанию, выехала его семья”.

В Стамбуле Троцкий с семьёй целый месяц прожил в советском консульстве. У него был советский паспорт и деньги — полторы тысячи американских долларов, переданных на обустройство сотрудниками ОГПУ. В эти дни произошёл у него первый турецкий “политический инцидент”. Лев Давыдович решил пригласить в консульство стамбульских и европейских журналистов и сделать им заявление в связи со своей высылкой из СССР. Но европейская пресса отказалась печатать заявление Троцкого, а стамбульские газеты, по его мнению, исказили смысл его речи, и он настоял на печатании опровержения.

После этого турецкие власти решили подыскать Троцкому особняк для жительства подальше от стамбульского политического центра на одном из так называемых Принцевых островов в Мраморном море. Такое название эти острова получили ещё во времена Византийской империи, когда они стали местом ссылки опальной знати, в том числе принцев и принцесс.

### **Гнездилище на Принцевых островах**

“Красный Наполеон” с семьёй и многочисленной челядью — секретарями, референтами, единомышленниками и сотрудниками охраны — поселился в огромном двухэтажном доме и немедленно развернул там новую политическую штаб-квартиру, стремясь наладить связь со своими сторонниками в СССР. Здесь он был в полной безопасности. Его охраняли одновременно и турецкая контрразведка, которая поставила условие, что на территории Турции против Троцкого и членов его семьи не будут предприняты теракты, и сотрудники ОГПУ, которые отслеживали контакты Троцкого и перлюстрировали его огромную переписку. Работы всем хватало, поскольку Троцкий решил начать широкую масштабную политическую борьбу против Сталина.

Он постоянно что-то пишет и постоянно что-то издаёт. На какие средства? Никогда семья Троцкого и он сам не знали финансовых лишений — средства сами собой появлялись как бы из ниоткуда. Он сразу же стал издавать “Бюллетень оппозиции”, завершил начатую в Алма-Ате автобиографию “Моя жизнь”, пишет “Историю русской революции” и другие работы, где отчаянно ругает СССР, который вышел из-под его контроля.

Главное, при содействии Н. Бухарина Троцкий смог вывезти на пароходе “Ильич” свой огромный личный архив (28 ящиков). Возможно, именно за эту дружескую услугу Бухарин впоследствии и поплатился головой. Этот архив включал в себя копии и выписки из постановлений Политбюро, Реввоенсовета, ЦК, Коминтерна, ряд записок Ленина за 1917–1923 годы, ранее никому не известных, также другие ценные для историков сведения о революционном движении до 1917 года, тысячи писем, полученных Троцким, и копии писем, им отправленных, телефонные и адресные книги и т. д. Опираясь на свой архив, Троцкий в мемуарах с лёгкостью цитирует ряд подписанных им документов, включая иногда и секретные. Лев Давидович получил уникальную возможность поведать миру о всех тайнах большевистской революции 1917 года и об Иосифе Сталине.

Троцкому действительно удалось нанести удар по международному политическому престижу не только Сталина, но и Советского Союза, выставить самого себя в качестве “революционера мирового уровня”.

Интерес лично к Троцкому и троцкизму стали искусственно поддерживать определенные силы на Западе. Активизировались троцкистские группы в ряде зарубежных компартий (США, Германии, Греции и Испании). Известно, например, что “Моя жизнь”, представляющая собой вымышленную автобиографию “вождя”, была быстро переведена на многие европейские языки. Она получила высокую оценку Гитлера, который якобы заявил: “Блестяще! Эта книга научила меня многому...” Возможно, полученные им знания обнадежили и подзадорили “фюрера” на принятие “окончательных” решений, которые и привели к известному финалу в 1945 году. Но подлинно известно, что в период прихода Гитлера к власти в Германии Троцкий с “чистой совестью” предавал известных ему коминтерновцев.

Гонорары, полученные от издания книги, заметно улучшили материальное положение семьи Троцкого. Например, только одно американское издательство “Скрибнер и сыновья” выплатило ему 45 тысяч долларов – огромную сумму по курсу того времени – за ещё готовившуюся “Историю русской революции”. Часть этих средств стала использоваться Троцким для публикации периодических изданий троцкистской ориентации и на создание IV (троцкистского) Интернационала.

В 30-е годы агенты ГПУ неоднократно пытались (иногда успешно) выкрасть отдельные фрагменты архива Троцкого, а в марте 1931 года часть документов сгорела во время подозрительного пожара. Опасаясь, что архив всё-таки попадёт в руки Сталина, Троцкий продаёт большую часть своих бумаг (20 тысяч единиц хранения) парижскому филиалу Амстердамского института социальной истории, а также Гарвардскому университету (США). Ряд других документов, связанных с деятельностью Троцкого, хранятся в других местах.

Принцезы острова стали настоящим местом паломничества для политиков различных мастей. Не случайно в предисловии к французскому изданию своей книги “великий революционер” называет время, проведённое на Принцезых островах, “периодом огромной теоретической и литературной работы, главным образом, над историей русской революции”. При этом он многозначительно отмечает, что “связь с друзьями по родине оказалась, разумеется, нарушенной, хотя далеко не в такой степени, как хотели и надеялись вожди правящей фракции”.

В интервью немецкому писателю Эмилю Людвигу Троцкий заявил: “Россия зашла в тупик, пятилетний план потерпел неудачу, вскоре появится безработица, наступит экономический и промышленный крах, программа коллективизации сельского хозяйства обречена на провал”.

“Сколько у вас последователей в России?” – неожиданно спросил Людвиг. “Трудно определить. Мои сторонники разобщены, работают нелегально, в подполье”, – последовал ответ. На вопрос: “Когда вы рассчитываете снова выступить открыто?” – Троцкий ответил: “Когда представится благоприятный случай извне. Может быть, война или новая европейская интервенция, тогда слабость советского правительства явится стимулирующим средством”.

В значительной степени это был чистейший блеф. Но писания выглядели вполне убедительно, и Сталин решил, что Троцкий готовит переворот. В донесениях сотрудников ОГПУ из Турции указывалось тогда, что Троцкий не успевал принимать многочисленных журналистов, вёл переговоры с различными политическими деятелями, заключал негласные союзы даже с представителями находившейся в эмиграции Белой гвардии.

По отношению к Троцкому среди его соратников и союзников не было единого мнения. Многие находились под гипнозом ореола “второго человека после Ленина”. В их глазах “кавказец Сталин” воспринимался как политическая аномалия в руководстве страной, что создавало иллюзию “лёгкой” политической борьбы с ним. Поэтому деятельность Троцкого в эмиграции воспринималась не в ракурсе антигосударственной деятельности, а как привычный в рядах старой партийной гвардии образ действий революционера.

В Европе многие ждали переворота в Москве и устранения от власти Сталина. А в западной печати появились сообщения о том, что главная роль в выполнении этого плана отводилась Ю. Л. Пятакову, который якобы был

уполномочен Троцким руководить всеми силами “сопротивления Сталину” в Советском Союзе.

Первой кровавой расправой с оппозиционером стал расстрел в 1929 году Якова Блюмкина (известного террориста, убийцы германского посла Мирбаха и др.), бывшего сотрудника Троцкого. Во время своей работы в Турции Блюмкин тайно от своих чекистских начальников встретился с Троцким. Тот дал Блюмкину послание в Москву для своего бывшего сторонника Карла Радека. От любовницы Блюмкина ГПУ узнало о его встрече с Троцким и о секретном поручении. Российское правительство никогда не реабилитировало Блюмкина.

Только 20 февраля 1932 года Троцкий и его сын Лев Седов были лишены советского гражданства. Правительство стран Западной Европы отнюдь не жаждало видеть у себя человека с репутацией “знаменитого революционера”, имеющего своих последователей во многих государствах. В середине 1933 года Троцкий перебрался во Францию, но летом 1935 года ему приходится по временной визе переехать в Норвегию. Там тоже постарались избавиться от опасного гостя, поместив под домашний арест, его поторапливали с отъездом, угрожая выдать советскому правительству.

А в Москве начались политические процессы. Троцкий и его деятельность становятся для ОГПУ–НКВД необходимым компонентом для предъявляемых обвинений. Всех арестованных обвиняли, как правило, в “троцкизме”, в связях с Троцким, в пропаганде его идей, выполнении его указаний, замыслах контрреволюционного переворота. Его блестящая публицистическая деятельность принесла много горя людям – практически всем, кто прямо или косвенно соприкасался с этим “дьяволом революции”.

9 января 1937 года на танкере, предоставленном норвежским правительством, по приглашению одного из великих художников XX века Диего Риверы Троцкий прибыл в Мексику. Какое-то время он жил на вилле художника, но затем их отношения осложнились. 20 августа 1940 года в местечке Койоакан агент НКВД испанский революционер Рауль Меркадер нанёс Троцкому смертельный удар ледорубом...

Советской властью Троцкий не был официально реабилитирован. Даже в период перестройки и гласности Горбачёв от лица КПСС осуждал историческую роль Троцкого. Только по запросу НИЦ “Мемориал” Л. Д. Троцкий (Бронштейн) был реабилитирован Прокуратурой РФ (Архив НИЦ “Мемориал”).

А что же пароход “Ильич” (бывший “Император Николай II”, бывший “Вече”)? В декабре 1931 года, приняв на борт в турецком порту Измир 2000 тонн чая, в ночь на 13-е число он направился в Одессу. Судно прошло всего 40 миль, как внезапно поднявшийся сильнейший – в 10 баллов по шкале Бофорта – шторм на полном ходу выбросил его на прибрежные скалы в Эгейском море. Пассажиры и команда судна по канату перебрались на берег.

Только в январе 1932 года поистине героическими усилиями пароход сняли со скалы. Чтобы облегчить судно, некоторую часть ценного груза передали подошедшим к месту катастрофы судам. Испорченным чаем слегка замутили Эгейское море. В память о событии выпустили даже особый нагрудный знак “За спасение п/х “Ильич”.

В Севастополе пароход возродили и перевели котлы на жидкое топливо. В 1934 году судно отдали Дальневосточному пароходству. “Ильич” там эксплуатировался на грузопассажирских линиях Владивосток–Советская Гавань–Петропавловск (Камчатский). В 1937 году “Ильич” прославился тем, что доставил в Петропавловск-на-Камчатке первую партию девушек из Москвы и Ленинграда, откликнувшихся на призыв Валентины Хетагуровой ехать на Дальний Восток.

В начале сороковых годов XX века даже в городе Комсомольск-на-Амуре на одну девушку приходилось около трехсот парней. Амурный вопрос на Дальнем Востоке обрел крайнюю остроту. 8 апреля 1937 года на том же Ярославском вокзале, где за руки и за ноги выносили к вагону “демона революции”, москвичи провожали в Дальневосточный край девушек, откликнувшихся на призыв Вали Хетагуровой.

К осени 1937 года на Дальний Восток прибыли 11 500 комсомолок, в том числе 50 инженеров, 550 техников, 20 врачей, 400 медработников со средним специальным образованием, 140 агрономов, 300 зоотехников, 380 учи-

телей, 800 культработников, 300 шоферов, 1100 токарей, слесарей и электромонтёров, 1100 счётных работников.

Времена были строгие. В 1936 году аборт в СССР были запрещены законом. Комсомол поклялся, что энтузиасток в обиду не даст. Почти все “хетагуровки” через месяц-два после приезда повыходили замуж.

Во время военного конфликта у озера Хасан “Ильич” вывозил раненых. В годы Великой Отечественной войны совершал рейсы между Владивостоком и портами США. Из американского города Портленда по ленд-лизу во Владивосток, затем железной дорогой через Сибирь в Европу перетасили почти две трети подвижного состава (паровозы и вагоны).

Весной 1944 года изрядно износившийся “Ильич” прибыл в Портленд для замены котлов. Через два месяца судно неожиданно потеряло остойчивость и 23 июня 1944 года затонуло у стенки судоремонтного завода. История мутная; погиб один из членов экипажа. А время военное – ежедневно на море, на суше и в небе люди гибли тысячами и десятками тысяч. Администрация завода свою вину признала, однако поднимать и восстанавливать “Ильича” прагматичные американцы отказались. Водолазы разрезали его старый корпус прямо на грунте. В качестве компенсации Советскому Союзу безвозмездно передали два товаропассажирских парохода “OTSEGO” и “GENERAL W. C. GORGAS”, переименованные соответственно в “Урал” и “Михаил Ломоносов”.

## ШУМЕЛ СУРОВО В ХИМКАХ ЛЕС

Скандалная история, разгоревшаяся вокруг Химкинского лесопарка, поначалу казалась какой-то наивной и до глупости сказочной. Мол, вздумалось девочке в лес погуляти. Шла она, шла, как вдруг увидала: ах, у дуба, ах, у ели злые дровосеки ставят метки – хотят испортить экологию. И сказала девочка: “Спасу от гибели “зелёного друга”!..”

Вот только в роли “девочки” выступала весьма амбициозная дама бальзаковского возраста. Притом, особа креативная, за её плечами аж два факультета: один – инженерный, другой – экономический. Плюс стаж проворной работы в бизнесе. Плюс диплом Академии народного хозяйства с присвоением степени магистра делового администрирования. И чтобы обладатель такого интеллектуального багажа не мог разобраться в ситуации?.. Но кому-то очень понадобилось устроить в Химкинском лесу вселенскую истерику.

О том, что на северных подступах нашей столицы автомобильные пробки образуются чудовищные, известно давно. Загрузка федеральной трассы М-10 “Россия” – достигала 135 000 автомобилей в сутки. Это более чем в три раза превосходило максимальную разрешённую пропускную способность – 40 000 автомобилей. Это была наиболее загруженная трасса во всей Российской Федерации. По Ленинградскому шоссе по утрам и вечерам машины двигались вровень с пешеходами, а то и вовсе со скоростью курицы, клюющей зернышки.

Многокилометровая стальная змея ползла, вдыхая кислород и выдыхая ясно что: расход топлива от 15 литров на 100 км и выше. Содержимое вредных выбросов достигало 247 кг в час на 1 км. С каждым годом положение ухудшалось; тучи смога густели. Уровень загрязнения воздуха на территории, прилегающей к М-10, превышал в 3–5 раз принятые в Российской Федерации санитарные нормы.

От толкотни и удушья у водителей нервы не выдерживали. Уровень аварийности на трассе М-10 превышал почти в 3 раза средний по России. Служись что с человеком, помочь ему можно было только с вертолёта.

Медики предупреждают: длительный контакт со средой, отравленной выхлопными газами автомобилей, вызывает общее ослабление организма – иммунодефицит. Кроме того, газы сами по себе могут стать причиной забо-



леваный. Например, дыхательной недостаточности, гайморита, бронхита, рака лёгких... Выхлопные газы вызывают атеросклероз сосудов головного мозга, различные нарушения сердечно-сосудистой системы. Как показали исследования международных центров санитарии, продукты сгорания автомобильного топлива становятся причиной смерти европейцев в пять раз чаще, чем дорожно-транспортные происшествия. Значительная часть загрязняющих атмосферу выбросов происходит как раз в “пробках” и перед светофорами. Поэтому колоссальное влияние на количество выбросов играет разумная организация движения автомобилей.

Все возможности для расширения Ленинградского шоссе за пределами МКАДа были использованы. Но из Шереметьево при въезде в Химки трасса, стиснутая строениями, сужалась, образуя “горлышко” настолько узкое, что зачастую 5-километровый участок автомобиля проходили за два часа.

Чтобы вылечить “Ленинградку” от острого склероза, требовались меры радикальные. Потому-то в 2004 году Минтранс России и предложил построить скоростную автомагистраль М-11 Москва–Санкт-Петербург, чтобы снять напряжение и разблокировать “Шереметьево”.

Теперь о необходимой просеке длиной в 3 километра. Раньше в соответствии с Лесным кодексом Химкинский лесопарк охранялся государством. Он был отнесён к защитным лесам первой категории; на его территории запрещалась какая-либо хозяйственная деятельность. Потом территория леса уменьшилась; через лес построили асфальтовую дорогу областного значения, по периметру возводились дачные посёлки и коттеджи. С 90-х годов лесничество из-за отсутствия финансирования пришло в полный упадок. Мусор из леса не убирался, санитарные вырубки не осуществлялись.

Авторы проекта М-11 привели убедительные доказательства, что дорога через Химкинский лес не ухудшит экологическую ситуацию в городе, что постоянные пробки на Ленинградском шоссе наносят гораздо больший вред здоровью жителей Химок. Предусматривались работы по лечению леса и компенсационные высадки – по пять новых деревьев за каждое вырубленное.

Не лишне напомнить, что в 70-е годы именно здесь и планировали проложить дорогу. В рамках подготовки к строительству головного участка М-11 разработали комплекс экологических мероприятий. Этот комплекс включал, в том числе, строительство шумозащитных экранов, переходов на путях миграции крупных животных, локальных водоочистных сооружений, автоматических пунктов мониторинга воздуха. Предусмотрены специальные мероприятия по защите рыбоохранных зон, массовая посадка кустарника и деревьев, очистка Химкинского леса от несанкционированных свалок.

Но “оппозицию” несколько не интересовали ни 5-кратная компенсация зелёных насаждений, ни другие природоохранные (весьма дорогостоящие!) мероприятия. Интересовал только скандал, да чтобы погромче, желательно с битьём окон, перекрытием движения, мордобитиями и задержаниями. Чтобы либеральной прессе было о чём стенать и возмущаться, апеллируя к мировой общественности.

Быстро сформировалась ударно-протестная группа. Одним из инициаторов её создания, а впоследствии лидером движения “В защиту Химкинского леса” стала та самая “девочка” из сказки – Евгения Чирикова.

Может быть, не стоило уделять сей одиозной фигуре столько внимания. Как встарь изъяснялись английские аристократы, “особа претендует слишком на многое, чтобы воспринимать её всерьёз”. Но в развитии химкинских событий отчётливо прослеживается “оранжевая” стратегия. Более чем странно вели себя партии, несколько не заботящиеся о продвижении в жизнь своих программных целей. Люди, ещё вчера называвшие себя демократами, почти не таясь, выказывали полное презрение к “быдлу”, то есть к основной массе своих сограждан, и все усилия сосредоточили на дискредитации действий властей. Подчеркнём: любых действий! И эти “странности” принимали системный характер; даже выработались некие шаблоны поведения.

В сущности, это был типичный троллинг – намеренное вмешательство в ситуацию с целью посеять раздор. Появились подлинные мастера формирования в общественном мнении гнева, конфликта путём скрытого или явно-го задиранья, принижения, оскорбления тех или иных участников. При этом они не брезгают откровенным обманом, возбуждением ссор, призывами к неблагоприятным действиям.

Почувя перспективную тему, на запахе “зелени” к химкинскому движению потянулись “Яблоко”, “Левый фронт”, всевозможные белоленточники. В январе 2009 года Чирикова зарегистрировалась в качестве кандидата на выборах мэра города Химки. Расчёт был простой: под “зелёный шум”, под вопли замороченной толпы прорваться к власти. Вне митинговых площадок отношении Евгении Чириковой к электрорату, то бишь к русским людям, ничуть не выделялось из общего русофобского тренда.

“Российские люди во многом похожи на крупный рогатый скот. Они стерпят всё, что угодно”, – не стесняясь, заявила кандидатка в интервью англоязычному “RUSSIA! Magazine”.

Выборы Чирикова проиграла. Но активности только прибавила. После подписания в ноябре 2009 года премьер-министром Владимиром Путиным распоряжения № 1642 о переводе земель Химкинского лесопарка в земли транспорта и промышленности, Чирикова обратилась с видеообращением к президенту Д. Медведеву с требованием отправить возглавляемое В. Путиным правительство в отставку, признать недействительным его распоряжение и создать комиссию при президенте РФ “для урегулирования противоречий, связанных с реализацией проекта трассы Москва–Санкт–Петербург”.

Либеральная пресса, как по команде, подняла такой крик, что власть на некоторое время оторопела. Хотя аргументов, доказывающих разумность принятого решения по М-11, было предостаточно, надо признать, что все они были представлены общественности, увы, в довольно безликой, казённой форме и оттого казались не убедительными.

Наверное, власти в какой-то момент позабыли, что для всякого серьёзного мероприятия, меняющего привычный уклад жизни населения, требуется столь же серьёзное информационное сопровождение. На свободном медийном поле сильная конкуренция: там “жареную” фактуру выносят на самое видное место. Уж такова природа плюрализма: читатели и зрители любят жареное, хотя прекрасно знают, что гораздо полезней для здоровья пареное.

Сказалось, конечно, и несовершенство законодательства, но более всего – неумение властей доходчиво объяснить свои благие намерения, доступная до сознания каждого жителя. Короче, инициатива в информационной борьбе была утрачена. Оппозиция хлёткими публикациями загоняла административные органы в цугцванг – положение шахматиста, когда любой его ход приведёт к ухудшению ситуации, и он вынужден будет пассивно ожидать приближающегося поражения. То есть “делать нельзя и не делать нельзя”. К доктору не ходи: чистая шизофрения.

А неугомонная Чирикова 10 марта 2010 года подписала громкое обращение российской оппозиции: “Путин должен уйти”. Почти одновременно организация Гринпис направила президенту Д. Медведеву просьбу “приостановить уничтожение” Химкинского леса.

Но сколько можно держать людей и технику в простое... Уверенные в своей правоте строители в июле 2010 года решились: стали готовить просеку со стороны аэропорта “Шереметьево”. В ответ защитники леса разбили лагерь и начали возводить баррикады, мешавшие проходу техники. Активистов “Экообороны” задержал ОМОН, лагерь был разогнан, а работы по подготовке трассы продолжены.

28 июля 2010 года группа неизвестных, до исступления разогретых сказками про “экологическое злодейство”, напала на здание Химкинской администрации, разбила там окна, обстреляла мэрию из травматических пистолетов, выломала дверь и зажгла пиротехнику, скандируя лозунги в защиту Химкинского леса. Стены они написали лозунгами “Спаси русский лес!” Тогдашний Президент России Дмитрий Медведев счёл необходимым приостановить работы до проведения повторной экспертизы проекта. Протестующие праздновали победу, пообещав “продолжение банкета”.

Народная мудрость гласит: потачка не правит. В ответ на уступку “экологическое” движение расширило масштабы – возникла единая коалиция НПО “За леса Подмосковья”. На организованной общероссийским общественным движением “Россия, вперед!” конференции “Новые лица гражданского общества” Чирикова была избрана председателем координационного совета всех региональных общественных организаций страны.

В декабре 2010 года комиссия Правительства Российской Федерации под председательством вице-премьера Сергея Иванова вновь рассмотрела все

альтернативные варианты трассы. Специалисты подтердели, что так называемые “альтернативные” варианты хуже. Они гораздо дороже и ещё больше связаны с нарушениями городской среды: придётся прорубаться сквозь сложившиеся жилые кварталы, скверы и парки, эвакуировать предприятия, взламывать сеть коммуникаций, переселять тысячи семей. Другое дело, что проестантам чужого добра не жалко. Но это уже вопрос совести. Подмечено ещё дедушкой Крыловым: “Кого нам хвалит враг, в том, верно, проку нет”. Комиссия приняла решение об утверждении изначального маршрута трассы через Химкинский лес.

И тут Чирикову, что называется, понесло. Она объявила: “Мы начинаем политическую борьбу и будем настаивать на смене существующего строя”. Вот так – не больше и не меньше.

Весной 2011 года она встретила с вице-президентом США Джоозефом Байденом, посещавшим Россию с официальным визитом. Рассказала ему об альтернативных вариантах маршрута трассы и о том, что вариант, который поддерживает премьер Владимир Путин, коррупционный. Проект платной трассы, по её словам, лоббируют российские чиновники Минтранса, Автодора, а также представители французской компании Vinci. Чирикова также предложила ввести персональные санкции, в частности, в отношении главы Минтранса Игоря Левитина, мэра города Химки Владимира Стрельченко.

Растроганный Байден вручил Чириковой награду США “Храбрая женщина” (Woman of Courage Award), которой Америка отмечает выдающихся женщин мира за отвагу и лидерские качества, проявленные в борьбе за социальную справедливость и соблюдение прав человека. Вице-президент США пообещал, что выразит В. Путину недоумение по поводу того, что не реализуются более эффективные, дешёвые и экологически чистые варианты решения транспортной проблемы.

Это “недоумение” было верхом лицемерия. Ведь ещё в начале 2007 года министр транспорта России Игорь Левитин специально приезжал в США и Канаду, проводил презентацию платных дорог России, в том числе магистрали М-11, приглашал к партнёрству американские компании, которые хотят заниматься строительством дорог. Вице-президент Дж. Байден просто не мог об этом не знать, когда через океан вёз в кармане награду “храброй женщине”.

Чирикова была награждена также одной из крупнейших в мире премий по экологии, – премией Голдмана в размере 150 тысяч долларов. Да и впрямь подруга “зелёного друга” заслужила поощрение госдепа США: заблокировала создание одной из важнейших транспортных коммуникаций России. Если кто-то назовёт М-11 стратегической или оборонной, тоже не ошибётся. И это было не первое её поощрение от “мирового сообщества”. Надо заметить, очень удобный способ легализовать доходы борцов с неудобными США режимами.

Какой-то “Лес Чудес” образовался под Химками: здесь, если покричать “Долой Путина!”, то получишь денежку. И непростую... Как с куста!

Только весной 2011 года работы по подготовке земельных участков к строительству трассы М-11 были продолжены. В ответ белоленточки вновь разбили лагерь на вырубке и начали останавливать технику. 17-20 июня 2011 года Чирикова провела в Химкинском лесу гражданский форум “Антиселигер”, на котором выступила Алексей Навальный, Станислав Белковский, Артемий Трицкий и другие их соратники. Было высказано намерение передать американским сенаторам “чёрные списки предателей общественных интересов России”.

И всё же 29 сентября 2011 года на спорном участке с 15-го по 58-й км строительство автомагистрали М-11 началось. В январе 2012 года развернулась масштабная реконструкция Бусиновской транспортной развязки, откуда и начинается трасса, продолжением которой на территории Москвы служит Северо-Восточная хордовая магистраль.

Приближались очередные выборы Президента России. От “вашигтонского обкома” для участия в решении кадрового вопроса прибыл новый посол Майкл Макфол, известный специалист по организации “оранжевых революций”. Он очень торопился и потому не церемонился. Наш светлый гений-прозорливец Пушкин как-то вскользь обмолвился: “за учтиого китайца, грубого американца почитать меня нельзя...” Так вот, ещё не вручив верительной грамоты, как говорится, лба не перекрестив, этот американец наприглашал к себе гостей, в основном, представителей оппозиции, в том числе Владимира Рыжкова, Бориса Немцова, Евгению Чирикову, Льва Пономарёва и других.

В ролике под названием «Получение инструкций в посольство США», который появился в интернете, был представлен вход в посольство США, к которому по очереди подходят приглашённые деятели оппозиции. Зрелище постыдное, унижительное.

Депутат Госдумы Андрей Исаев отметил беспрецедентный цинизм действий представителя Соединённых Штатов, в особенности разговоры за закрытыми дверями в момент начала президентской кампании в чужой стране, и заключил с надеждой, что «суэта вокруг иностранных посольств очень многих образумила... граждане России не дадут вмешиваться в наши внутренние дела и на выборах 4 марта отстают свободу и независимость нашей Родины, проголосовав за её стабильное развитие».

Так и произошло. А Чирикова предприняла новую попытку победить на выборах мэра Химок в октябре 2012 года. В поддержку её кандидатуры выступили Эльдар Рязанов, миллиардер Михаил Прохоров, другие либералы.

Впрочем, многие горожане уже начали понимать, что Химкинский лес в этой истории вовсе ни при чём. Стоит посмотреть окрест: в большинстве других мест леса годами стоят неухоженные, захламлённые, кишасщие паразитами, больные, угнетённые. В них то и дело полыхают пожары; в землепользовании царит запущенность; поля не обрабатываются. А как раз здесь, при строительстве магистрали М-11, проблема экологии решается разумно, по-хозяйски, со всей возможной бережливостью, с полным восстановлением и умножением лесозащитного потенциала. Почему же работы в Химкинском лесу называют чуть не символом надругательства над природой? Здесь какой-то обман, подмена. Людям просто не объяснили суть происходящего, их использовали как массовку в каком-то грязном спектакле.

На выборах мэра города Химки старые сказки не сработали, денежные вливания не подействовали, пресса потеряла доверие, реванш не состоялся. Сама Чирикова давно съехала с проблемы защиты «зелёного друга» — флоры и фауны — и стала участницей любых, самых беспардонных антигосударственных затей в России.

Между тем стройка набирала ход. 28 ноября 2014 года был открыт первый участок автомагистрали, обходящий стороной город Вышний Волочёк, 23 декабря введён в эксплуатацию обход Химок (участок до аэропорта Шереметьево), а позднее открыт и весь головной участок скоростной дороги.

Несколько лет либеральная общественность блудила в Химкинском лесу. Когда, в конце концов, разобрались в проблеме, стало ясно, что дело не стоило выеденного яйца. Всё решилось спокойно и разумно. А ведь сколько сил, здоровья, времени и денег ухлопано впустую! Одной бумаги на эти бредни извели прорву. Наверное, семь Химкинских лесов подчистую срезали, распилили, сварили, прокатили на каландрах, чтобы потом наполнить чистые, безвинные страницы вздорными измышлениями и прочей гадостью.

С 24 декабря 2014 года по новому участку скоростной трассы М-11 Москва–Санкт-Петербург добраться до аэропорта Шереметьево можно за считанные минуты. Ленинградское шоссе вздохнуло свободней. Первый скоростной отрезок трассы М-11 начинается от Бусиновской развязки МКАД — далее по ней можно съехать в направлении Лихачёвского шоссе, аэропорта Шереметьево, Зеленограда, Малого Московского кольца (А-107) либо на трассу М-10.

В торжественной церемонии открытия важнейшего участка новой дороги приняли участие Сергей Иванов, Игорь Левитин, Сергей Собянин, губернатор Московской области Андрей Воробьёв, новый министр транспорта Максим Соколов, председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах.

Сергей Иванов зачитал приветственное послание Владимира Путина, в котором президент России поздравлял и благодарил всех участников создания магистрали, в частности, подчёркнув, что «реализация этого востребованного инфраструктурного проекта стала ярким примером эффективного государственно-частного партнёрства в автодорожном комплексе страны и взаимовыгодного сотрудничества с нашими французскими коллегами». Он отметил, что строителям удалось, как он выразился, «деблокировать аэропорт Шереметьево». И заверил, что государство и впредь будет активно использовать механизм концессионных соглашений при строительстве дорог.

Губернатор Подмосковья Андрей Воробьёв в своём выступлении выразил благодарность строителям трассы и тоже использовал военную терминологию. «Вы вызволили из плена и аэропорт Шереметьево, тех, кто приезжает сю-

да, — 20 миллионов пассажиров — и, конечно, город Химки и Зеленоград, — заявил губернатор. — Спасибо, потому что в час пик иной раз проще было долететь до Новосибирска, чем доехать до центра Москвы”. Он отметил, что времена, когда дорога в аэропорт измерялась часами, уходят в прошлое. “Дорога начинает работать. Я хочу выразить уверенность, что через два года мы вновь встретимся и вызовим из плена и Солнечногорск, и Клин, и другие города, дойдём и до Санкт-Петербурга”, — добавил А. Воробьёв.

Новую трассу опробовали и строительной техникой, и гоночными болидами. Пилоты-асы, которые на приземистых “зверь-машинах” практически своим копчиком чувствуют дорогу, хвалили: трасса получилась гладкой и очень похожей на добротный немецкий автобан. Благодаря французским технологиям, в случае, если на одной из полос произошёл авария и образовался серьёзный затор, конструкцию из отбойников можно передвинуть и освободить тем самым пространство для движения транспорта.

Среди людей, причастных к созданию современной магистрали М-11, было немало тех, кому довелось выдержать массированную психическую атаку. Либеральная оппозиция публично объявляла их лоббистами, коррупционерами, губителями природы, чуть ли не извергами рода человеческого. Но когда их спрашивали, что они испытывали под градом оскорблений, поношений, отвечали кратко: “Было ли больно? — Нет. Мы полностью уверены в своей правоте. А вот что порой было противно — это правда”.

Магистраль М-11, хоть с некоторой задержкой, но, можно сказать, успешно стартовала. Полностью она будет задействована за месяц до открытия Чемпионата мира по футболу—2018, финальная часть которого впервые должна пройти в России.

Компенсационные лесопосадки в Химках и окрестностях благополучно принялись и обещают вырасти лучше прежних. А что же блудная дочь Химкинского леса? В 2015 году она вместе со своей семьёй переехала в Эстонию на постоянное место жительства. Почему? Совесть заела? Не похоже.

Наверное, мадам просто струсила. Чего же ей бояться? Наше государство, не в пример Западу, склонно забывать нанесённый ущерб, нередко списывает долги с виновников, как ближних, так и дальних. Православная Церковь и вовсе любого покаявшегося грешника прощает. Может, дело только в маленькой детали — в том, что М-11 относится к разряду государственно-частных предприятий. А бизнесмены — люди конкретные. Ну, как предьявят: больше года за нос водила — оплати упущенную выгоду!

Впрочем, это только размышления вслух.

*(Продолжение следует)*