

Утром 3-го июля 1865 года небольшой пароход отошёл от пристани в Сан-Франциско и направился к русскому торговому бригу «Ольга», стоящему в заливе. На борту парохода находилась группа людей в синих мундирах американской армии. Старшим среди них был полковник Белькли. Пароход пришвартовался к паруснику, и трое – инженер Д. Магуд и молодые американцы Р. Буш и Дж. Кеннан – перешли на «Ольгу». Там их любезно встретил русский майор С. Абаза. Пассажиры парохода во главе с полковником выстроились на борту и на прощанье трижды прокричали: «Первой сибирской партии исследователей ура!»).

18-го августа бриг «Ольга» появился у берегов Камчатки. Его пассажиры увидели на горизонте величественный конус Авачинской сопки, освещённый лучами полуденного солнца. Но вскоре туман закрыл берег, и только после двухсуточного блуждания корабль бросил якорь у Петропавловска.

Через неделю бриг ушел в новое плавание, увозя Магуда и Буша к устью Амура. Оттуда они рассчитывали проделать путь по берегу моря до Охотска.

Кеннан вместе с Абазой некоторое время оставался в столице Камчатки. Но вскоре и они, взяв с собой молодого американского купца Додда, жившего на Камчатке уже семь лет и хорошо знавшего местные условия, тоже отправились в дорогу.

Путь им предстоял долгий – они должны были пройти весь полуостров, обогнуть побережье Пенжинской губы, выйти затем на Гижигу, оттуда Абаза намеревался проехать на юг для встречи с Магудом и Бушем, а Кеннан вместе с Доддом – на северо-восток, к устью реки Анадырь.

Начало этим поездкам по тихоокеанскому побережью России положил американский гражданин из Калифорнии – Коллинз, побывавший в России за девять лет до описываемых событий...

2

Перри Мак Донау Коллинз приехал в Петербург в мае 1856 года как торговый агент Североамериканских Соединённых Штатов. Известно, что перед поездкой в Россию, в марте того же года, он совещался о чём-то с президентом Ф. Пирсом и государственным секретарём У. Марси.

В октябре 1856-го Коллинз получает разрешение проехать по России к Тихоокеанскому побережью. Он пересекает Сибирь, посещает по дороге пограничную китайскую слободу Маймачен, через которую в те годы шла почти вся русско-китайская торговля; в конце 1857 года спускается по Амуру к Николаевску (ныне город Николаевск-на-Амуре). Затем из устья Амура по морю он перебирается в Хокодате, оттуда в Петропавловск-на-Камчатке и в феврале 1858-го завершает путешествие, вернувшись в Вашингтон.

В этом длительном вояже Коллинз интересуется главным образом путями сообщения, торговлей и полезными ископаемыми... Наибольшее внимание он уделяет территории, лежащей к востоку от Байкала, и особенно – бассейну Амура. Поездке по Амуру Коллинз посвящает наиболее подробную часть своих записок. Прежде всего он отмечает: «поднимаясь по Амуру к западу, вы выходите на дорогу большой внутренней русской сухопутной торговли». Затем он подсчитывает мили, что отделяют устье Амура от Сандвичевых островов, от Сан-Франциско, от Петербурга, говорит, что на Амуре «нет маяков и таможенных чиновников», указывает на лучшие пути в Амур с моря, на удобные гавани побережья и, наконец, упоминает о богатствах Сахалина, которые, по его словам, «неистошимо и... легко доступны»¹...

Перри Коллинз именовался в русской печати торговым агентом. Более точно определяет его статус другой государственный секретарь США – У. Сьюард: он называет Коллинза «коммерческим атташе нашего правительства на Амуре». Его полномочия были, конечно, значительно шире, чем у обычного торгового агента.

Осмотревшись на Амуре и установив необходимые связи с официальными лицами, Коллинз начинает действовать. Он ведёт переговоры с восточносибирской администрацией о постройке на Амуре грандиозной паровой мельницы, которая могла бы перемалывать полмиллиона пудов зерна. Однако хлебопашество на Амуре в то время не нуждалось в таких гигантах... Тогда Коллинз выступает с проектом постройки железной дороги от Читы до Селенги.

Проект Коллинза при обсуждении был назван «пустым морочением»: он не имел смысла, ибо не избавлял от перегрузок, не спасал во время распутиц. Дмитрий Завалишин, декабрист, отбывавший каторгу в Нерчинских рудниках, а затем поселённый в Чите и деятельно участвовавший в жизни края, предложил в ответ на проект Коллинза: «Если Коллинз располагает достаточным капиталом или надеется составить сильную компанию, то пусть ведёт дорогу до Иркутска кругом моря (озера Байкал. – В. У.), тогда это будет иметь смысл и представит двойную выгоду»².

В другой статье Завалишин писал, что проекты Коллинза «не что иное, как то, что называется рекламой, с целью образовать компанию, заманив великолепными обещаниями и проспектами. Льстивые же отзывы о начальстве и русских вообще имеют целью задобрить их на случай, если ему придётся здесь действовать»³.

Будущее показало, что декабрист был прав...

3

Но прежде чем характеристика проектов Коллинза, данная Завалишиным, подтвердилась, произошло одно важное событие, которое имеет в рассказываемой нами истории первостепенное значение: проведение трансатлантического телеграфа.

Работы по прокладке кабеля начались 3-го августа 1857 года. Через год, 5-го августа 1858 года, королева английская Виктория и президент США Джеймс Бьюкенен обменялись первыми депешами. Спустя несколько дней телеграф стал работать хуже, а затем и совсем вышел из строя. До второй половины 1860-х годов телеграфную связь между Европой и Америкой наладить не удавалось.

Так вот, когда все были увлечены ходом подготовки работы по прокладке трансатлантического кабеля и печать всего мира воздавала

хвалу «примерной стойкости и редкому самоотвержению» организатора этого грандиозного предприятия Сайруса Филда, – «русский человек, безденежный и малого чина» подал генерал-губернатору Восточной Сибири Н. Н. Муравьеву записку, в которой излагал свои мысли о преимуществах иной, чем трансатлантическая, телеграфной линии для связи России с Америкой. Автором этой записки был военный инженер Дмитрий Иванович Романов, молодой, ещё не достигший и тридцати лет человек. После участия в Крымской войне он приехал на Дальний Восток. В его записке были разобраны четыре варианта русско-американского телеграфа.

Сам Романов отдавал предпочтение морскому варианту: Николаевск – Сахалин – Курильские острова – Камчатка – остров Беринга – остров Медный – остров Атту – Алеутские острова – Аляска. Говорит он и о сухопутном варианте – вдоль берега Охотского моря от устья Амура и далее на Охотск, Тауйскую губу, Гижигу, Анадырь и через Берингов пролив на Аляску. Этот вариант Романов оценивает отрицательно, он пишет, что проведение телеграфа по суше, с переходом через Берингов пролив, будет стоить невероятных трудов и средств, гораздо больших, чем прокладка кабеля по дну океана от устья Амура до Калифорнии.

Впоследствии Романову пришлось строить немало телеграфных линий, в том числе и первые телеграфные линии на Амуре и в Сибири. Однако в то время, когда он подал записку о межконтинентальном телеграфе (начало 1857-го), он был занят другим делом – изысканием трассы Амурской железной дороги по кратчайшему пути от Амура до одной из удобных бухт на побережье Татарского пролива. Вскоре направление трассы было найдено и утверждено, в следующем году Романов с группой инженеров и солдат приступает к осуществлению проекта. В августе, сентябре, октябре 1858 года в труднейших условиях приморской дикой тайги он прокладывает путь для будущей железной дороги. Трасса, выбранная Романовым, соединяла Софийск с Александровском (бухта Де-Кастри) и имела важное значение для освоения края.

Д. И. Романов реально смотрит на воплощение в жизнь проекта Амурской железной дороги. В статьях, напечатанных в эти годы, он говорит о многочисленных выгодах, которые сулит Амурскому краю постройка этой, пусть пока малой железной дороги. В то же время он

не забывает и о трудностях, вызванных главным образом слабым экономическим развитием тогдашней России. Романов приводит расчёты стоимости строительства железной дороги на привозных из Европы или Америки рельсах и доказывает необходимость развития отечественного производства рельсов. Для примера он берёт Петровский завод в Забайкалье, подробно рассматривает возможности установки на нём прокатных станков, приводит данные о запасах руд, расчёты по транспортировке продукции и т. п. Данные Романова весьма убедительны, он смотрит далеко вперёд: «Софийско-Александровская железная дорога... будет только слабым началом тех железных дорог, которые вскоре прорежут Сибирь во всех направлениях. Тогда, не приготовивши своих рельсов, придётся приплачивать уже не сотни тысяч, а миллионы рублей иностранным кораблям за перевозку всех принадлежностей железных дорог... Без приготовления своих рельсов железные дороги внутри Сибири по ценности своей надолго останутся мечтою неосуществимою»⁴.

Д. И. Романов был, конечно, прав: даже и Софийско-Александровская дорога не была построена. Восточносибирский генерал-губернатор Муравьёв, поняв неосуществимость проекта, приказал проложить по найденной трассе колёсную дорогу.

После странствований по Амуру, по Приморью, по гаваням и бухтам Татарского пролива Романов стал энтузиастом освоения этого богатого и красивого русского края. Пути сообщения и телеграфная связь – вот те ключи, которые, по мнению Романова, откроют многие кладовые русского тихоокеанского побережья. Он доверчив, ни от кого не скрывает своих замыслов и планов, часто выступает с ними в печати...

Встречался ли Коллинз с Романовым на Амуре, – мы не знаем. Однако без сомнения такая встреча могла произойти в конце 1857 года в Николаевске или в Софийске, когда Коллинз готовился к отплытию в Японию. Возможно, что во время этой встречи молодой русский инженер и поделился с ним своими замыслами...

Проект русско-американского телеграфа, выдвинутый инженером Романовым, остался в России без внимания. Но за рубежом несколько позднее ряд предпринимателей выдвигает аналогичные проекты.

В конце 1857 года Н. Н. Муравьёв был в Париже, и там 8-го декабря главный директор Международного общества электрического телеграфа Лижер-де-Либессара представил ему проект русско-американского телеграфа, в котором много сходства с одним из вариантов, разработанных Романовым... А потом и Коллинз, вернувшись в начале 1858 года в Вашингтон, поднимает кампанию за соединение телеграфных систем Америки и России через Берингов пролив...

Коллинз выступает как частное лицо, однако его письма о Дальнем Востоке публикуются правительством Соединённых Штатов в официальных материалах первой сессии 35-го Конгресса, в специальном разделе «Разведка реки Амур». А когда против проекта Коллинза стали раздаваться возражения некоторых конгрессменов, то в защиту его выступил сенатор от штата Нью-Йорк У. Сьюард.

Но самые веские возражения против замысла Коллинза исходили не от членов Конгресса США, а от русского инженера Романова. В 1859 году он весьма критически оценивал возможность проведения телеграфа через Берингов пролив в статье об этом проекте в «Русском слове»⁵. В мае 1862 года Романов выступает в «Морском сборнике» с большой статьёй «Телеграфическое сообщение Европы с другими частями света», где подвергает резкой критике проекты Коллинза, Лижера-де-Либессара и других зарубежных предпринимателей.

Доводы Романова были весьма серьёзны: «Конечно, иностранным прожектёрам не было вполне известно, что страны, прилегающие к Берингову проливу, земли чукчей и северо-западный угол Америки, так суровы, дики и негостеприимны, что проведение по ним телеграфа, воздушного или подземного, равно как и ремонт и содержание его, едва ли были бы осуществимы даже при невероятных усилиях и огромных издержках. Содержание нескольких человек на телеграфных станциях в местности, состоящей из сплошного и почти вечного льда, оттаивающего летом только на несколько вершков, представляется весьма затруднительным, а положение этих людей весьма тягостным и трудно выносимым. По этим причинам, равно как и по отдалённости, весьма северному положению Берингова пролива... все проекты телеграфа в этом направлении не заслуживают никакого внимания».

Мнение Романова было авторитетным. К этому времени он имел основательный опыт прокладки телеграфных линий на Дальнем Востоке. В начале 1860-х годов ему было поручено устройство теле-

графной линии от Николаевска до поста Хабаровки у устья Уссури (ныне Хабаровск) и по реке Уссури до только что основанного Владивостока.

Вот в каких условиях приходилось работать Дмитрию Романову и его товарищам:

«Несмотря на осень, я положил в нынешнем (1861. – В. У.) году окончить хотя небольшой участок линии, чтобы в 1862 году положить основание телеграфу на Амуре. Мои помощники, офицеры, механики и проч., залезли со мною в здешние леса. Путешествовали мы верхом. Местность оказалась дьявольская: пни, болота, топи. Немцы мои⁶ покачивали головами, сомневались, что может ли тут быть когда-либо телеграф. Но я надеялся, положил пробиться через все трудности и открыть телеграф во что бы то ни стало. В начале сентября я распределил всех рабочих по отрядам в 20 человек – при каждом офицер, или механик, или телеграфист и дал им выстроить каждому участок от 12 до 25 вёрст, смотря по трудности местности. Лес задымился, загорелся на всём протяжении от Михайловского до Николаевска, болота закрылись деревянными мостовыми и гатями, через речки выстроились мосты, а вместе с этим вдоль линии начали выстраиваться стройным рядом телеграфные столбы, на которые лезли с лестницами привинчивать изоляторы и тянуть проволоку. Работа закипела на диких, недоступных берегах Амура... Вместе с телеграфом строилась и дорога, по которой недавно ещё я с механиком вязли и топили лошадей в болотах, а теперь катились уже двухколёсные телеги с проволокой... Мои помощники, видя, что из дела выйдет толк, с полной охотой принялись за него и не переставали работать даже в снегу, в октябре, при морозах в 25 градусов, живя и ночуя в лесу, при кострах, вместе с рабочими...»⁷.

Романов не считает соединение России и Америки телеграфной линией безнадежным делом. Нет, он говорит, цель достижима, только нужно изменить направление: «Южнее Берингова пролива природа указала другой путь для связи Старого Света с Новым, соединив эти два материка почти непрерывной цепью островов»⁸. Он верен своей прежней мысли и предлагает вести межконтинентальный кабель по Алеутским и Курильским островам, через Камчатку, Сахалин и Татарский пролив.

Не будем вдаваться в оценку проекта Романова: в те годы он вряд ли был осуществим. Но так или иначе, а голос Романова не был

услышан – начались официальные переговоры о проведении телеграфа по «линии Коллинза», а в 1864 году Сьюард, желая подкрепить дела Компании по проведению русско-американского телеграфа, заявил, что Коллинз действовал и действует с ведома правительства Соединённых Штатов...

5

В 1864 году в Вашингтоне выходит брошюра, озаглавленная весьма длинно: «Сообщение государственного секретаря США Сьюарда о телеграфе для соединения Восточного и Западного полушарий через Берингов пролив, в ответ почтенному З. Чандлеру, председателю Торговой комиссии Сената Соединённых Штатов».

Брошюра предназначалась не столько для «почтенного З. Чандлера», сколько для акционеров новой телеграфной Компании, возникшей летом 1864 года в Нью-Йорке. В начале брошюры Сьюард расхваливает Коллинза, называет его «просвещённым и ревностным представителем страны», а затем заявляет: «Во все времена, пока м-р Коллинз занимался обдумыванием и развитием своего плана и представлением этого плана на обсуждение России и Великобритании, он действовал по инструкциям и с одобрения нашего Министерства иностранных дел, что небызвестно Конгрессу».

Далее Сьюард останавливается на новом акционерном обществе: «М-р Коллинз оценивает издержки предприятия в 5 миллионов долларов. В видах справедливой гарантии Конгресс, вероятно, найдёт нужным удвоить эту сумму. Сколько мне известно, уже составилось общество для этого предприятия с капиталом в 10 миллионов. Поэтому я считаю проект вполне удобоисполнимым»⁹.

Шумиха вокруг проекта Коллинза была поднята отменная. Вот что писал Сьюард о будущем телеграфе в той же брошюре:

«...купец, фабрикант, мельник, фермер, рудокоп или рыболов Галифакса, Квебека, Портленда, Бостона, Нью-Йорка, Филадельфии, Балтиморы, Чарльстона, Нью-Орлеана, Гальвестона, Монреала, Буффало, Питсбурга, Чикаго, Сент-Луиса, Мемфиса, Сент-Поля, Литл-Рока, Денвера, Солт-Лейк-Сити, Карсон-Сити, Лос-Анжелеса, Сан-Франциско, Сакраменто посредством междуконтинентального телеграфа будут находиться в ежедневных, а в случае надобности

и в ежечасных сношениях с производителями и потребителями на Амуре, где сосредоточена азиатская торговля пушными товарами, с Софийском – складочным пунктом сухопутной торговли России с Японией и минеральных богатств Нерчинска, с Кяхтой – центром международных отношений России с Китаем; с Иркутском, с Москвой, с Петербургом... Трудно определить расширение пределов национального влияния, которое необходимо последует от новых выгодных условий, получаемых нами этим путём, для распространения по всему миру американских идей и начал политической и частной экономии, политики, нравственности, философии и религии».

Сьюард высказывал в брошюре официальное отношение к проекту русско-американского телеграфа, давал направление Компании, как бы заранее авансировал ей всемерную правительственную поддержку и защиту от возможных нападков. Он рисовал для промышленников и капиталистов почти всех крупных городов тогдашней Америки заманчивую перспективу, обещал им с проведением телеграфа всевозможные выгоды...

После такой рекламы стоимость акций нового общества немедленно подскочила – уже через два месяца после основания Компании ее пятидолларовая акция продавалась за 75...

Вот когда полностью оправдались слова Дм. Завалишина о том, что главной целью проектов Коллинза является «реклама с целью образовать компанию, заманив великолепными обещаниями и проспектом...». Теперь же автором «проспекта» Компании выступал сам государственный секретарь США!..

Во главе Компании был поставлен полковник Белькли, бывший до августа 1864 года директором американских военных телеграфов. Коллинз постепенно отходит в тень. Правда, есть основания предполагать, что он не утратил связей с Компанией, действуя закулисно. Во всяком случае, торговым атташе Соединённых Штатов в Восточной Сибири он именуется до 1869 года, то и дело появляясь в городах Забайкалья и Амурского края...

В конце 1864 года в Петербург приехал уполномоченный Компании Западных соединённых телеграфов американец Хирам Сибли.

Комитет министров дважды – в феврале и в мае 1865 года – обсуждает проект Соглашения русского правительства с Компанией, а 14 июня 1865 года Александр II скрепляет Соглашение своей подписью, и оно приобретает уже законодательную силу. Полное название этого Соглашения – «Об условиях Российского телеграфного управления с Уполномоченным Американской компании Западных соединённых телеграфов для учреждения телеграфного сообщения между Россией и Америкой»¹⁰.

Компании предоставлялась исключительная привилегия устройства собственными средствами телеграфного сообщения между азиатской частью России и Америкой начиная от города Николаевска-на-Амуре на север через Берингов пролив, Аляску до соединения с американскими телеграфами. Русское правительство гарантировало Компании 40 % чистого дохода с работы будущего телеграфа в течение 33 лет.

Соглашение обязывало Компанию «устроить по телеграфной линии приличные и безопасные станции, удобные дороги для надзора над линией, а также пристани в тех местах по морскому берегу, где будут устроены береговые станции»¹¹.

В документе оговаривалось, что эта привилегия не может служить основанием для «прав владения землями». Компании разрешалось для постройки и ремонта телеграфной линии, для строительства станций и сторожевых домов «занимать и употреблять во время привилегии необходимую, принадлежащую казне землю в известных пределах, определяемых местным начальством, равно как и брать беспошлинно для вышеупомянутых целей лесной и прочие строительные материалы на местах, назначенных правительством». Однако Соглашение ещё раз подчёркивало, что земли и леса, занятые Компанией, остаются собственностью правительства¹².

Соглашение давало право в течение восьми лет беспошлинно ввозить из-за границы через порты Тихого океана все необходимые для постройки и содержания линии материалы, инструменты, продовольствие и одежду для служащих телеграфа¹³.

В одном из последних параграфов говорилось, что если по истечении 33 лет договор с Компанией будет изменён, то «Компания при этом не лишается права дальнейшего пользования принадлежащим ей телеграфом в пределах Российских владений, и, пока телеграф

этот будет в действии, Компания сохраняет право на пользование отведёнными ей казёнными землями»¹⁴.

Всё это давало Компании большие преимущества на длительное время при условии, что сроки строительства телеграфной линии будут соблюдены...

Ещё в декабре 1864 года полковник Белькли с молодым помощником Джорджем Кеннаном отправился из Нью-Йорка в Сан-Франциско. К моменту подписания Соглашения Александром II у Белькли всё было готово – через 20 дней после этого из Сан-Франциско выходит бриг «Ольга», на борту которого находится «первая сибирская партия исследователей»...

После полуторамесячного плавания, как мы уже знаем, перед пассажирами «Ольги» открылся величественный конус Авачинской сопки...

7

В начале сентября 1865 года Кеннан, Додд и Абаза отправились из Петропавловска в устье Авачи, а затем далее по камчатской земле до Гижиги. Впоследствии Кеннан описал путешествие в книге «Кочевая жизнь в Сибири»¹⁵.

Эта книга вызвала в русской печати отрицательные отзывы. Один из рецензентов писал, что автор «нередко попадает впросак при своих наблюдениях»¹⁶, другой говорил, что Кеннан сообщает в своей книге такие сведения, «которые русскому читателю известны как нельзя лучше, с более правильной стороны»¹⁷. Однако эти отзывы не совсем справедливы, во многом виноват, на наш взгляд, неточный перевод (речь идёт об издании 1871 года, вышедшем под нелепым названием «Степная жизнь в Сибири»). Книга Кеннана написана живо, порой даже ярко, с хорошей журналистской хваткой. Есть, конечно, в ней и промахи, но рождены они скорее молодой самонадеянностью автора, – Кеннану во время его камчатского путешествия едва только пошёл двадцать первый год, – чем злым умыслом или желанием исказить действительность. Книга Кеннана остаётся для нас ценным свидетельством прошлого, мимо неё не может пройти ни один исследователь, пожелавший восстановить забытую ныне историю русско-американского телеграфа.

Итак, в то время, когда Кеннан, Абаза и Додд путешествовали по горам и долинам Камчатки, а Магуд с лейтенантом Бушем изучали Охотское побережье, в устье Анадыря появилось судно, принадлежащее Компании, и высадило на берег пять американских офицеров во главе с лейтенантом Макреем.

Анадырская группа намеревалась отправиться вверх по реке до селения Марково для исследования территории, по которой будет проходить будущая телеграфная линия. В Маркове с ними должны были встретиться Кеннан и Додд. В это же время Абаза отправлялся на юг, в Охотск, для встречи с Магудом и Бушем. Таков был план рекогносцировки для последующих, уже более основательных исследований трассы телеграфа.

Но анадырская группа слишком поздно начала путь, морозы захватили её в дельте реки, и американцы оказались обречёнными на тяжёлую зимовку.

Как только установился санный путь, Абаза выехал в Охотск, а Кеннан и Додд в Марково. Американцев сопровождал лучший проводник Гижиги русский казак Григорий Зиновьев и обоз из собачьих упряжек, гружённых продовольствием.

Из Маркова Кеннан совершает поездку в устье Анадыря, чтобы выручить группу лейтенанта Макрея. Поездка чуть не закончилась катастрофой. Если бы не опыт и находчивость Зиновьева и каюров-чукчей, сумевших в обширной тундре низовий Анадыря обнаружить лагерь американцев, глубоко ушедший в снег, это испытание могло стать для Кеннана последним...

На зимовке оказалось трое ослабленных, истощённых людей. Командир группы лейтенант Макрей и лейтенант Арнольд оставили своих товарищей и ушли с кочевыми чукчами. Зиновьев привёз незадачливых зимовщиков в Марково, где вскоре появились и Макрей с Арнольдом.

Затем в Марково приезжает лейтенант Буш – он вместе с Магудом проехал по берегу Охотского моря от Николаевска до Ямска, а потом вернулся в Охотск, где встретился с Абазой. Магуд остался в Охотске, а Абаза поехал в Якутск нанимать людей для строительства дорог и домов на трассе будущего телеграфа.

Всю зиму 1865–1866 годов американцы особенно тщательно изучают путь от Гижиги до берегов Анадыря, разыскивая кратчайший

и наиболее удобный путь для будущего телеграфа. В этом им активно помогают местные жители – русские и чукчи, коряки и камчадалы. Кеннан, Додд и Робинзон, офицер из партии Макрея, находятся в междуречии Пенжина – Анадыря и открывают там «целую систему лесных рек, соединяющих Охотское море с Тихим океаном, близ Берингова пролива»¹⁸. Открытие, конечно, условное: местным охотникам и оленеводам это междуречье давно было известно.

В мае 1866 года Буш назначается «начальником северного округа от Пенжинского залива до Берингова пролива»¹⁹. Ему было приказано с началом навигации спуститься по реке Анадырь к устью и дожидаться там прибытия компанейского судна с новой партией строителей телеграфа.

Всё было подготовлено, силы расставлены, люди наняты, лес для телеграфных столбов усиленно заготавливается в таёжных дебрях, направление трасс телеграфа от Николаевска до устья Анадыря определено...

Подготовительный этап работ Компании на Тихоокеанском берегу России близок к завершению...

8

Бриг «Джаксон», первое американское судно, появляется в Гижигинской губе 17-го июля 1866 года, 14-го августа прибывает пароход «Клара Бель». Капитан парохода Сутон привозит письма от полковника Белькли, который к этому времени обосновался на Камчатке, в Петропавловске, и оттуда руководит действиями всех партий, разбросанных по тихоокеанскому побережью России.

Белькли сообщает, что из Сан-Франциско в Гижигу вышли три компанейские судна (в том числе и «Клара Бель») с 60 американцами для производства работ на побережье Охотского моря. Четвёртое судно с 30 служащими и рабочими, гружённое инструментами и продовольствием, имея на борту маленький пароход, послано в устье Анадыря...

Одновременно с «Кларой Бель» в Гижигу пришёл русский военный корвет «Варяг», который должен был совместно с американскими судами прокладывать кабель через Берингов пролив. Офицеры корвета устроили для американцев дружеский обед. «День, проведённый

нами на “Варяге”, – пишет в своей книге Кеннан, – остался самым светлым воспоминанием из всей нашей жизни в Сибири».

«Клару Бель» разгрузили в Гижиге – в её трюмах были изоляторы и подставки для них. Затем пароход ушёл на юг для устройства в Ямской губе одного из основных опорных пунктов будущего телеграфа. Во главе строительной партии был поставлен лейтенант Арнольд.

19-го сентября в Гижигу прибывает ещё одно американское судно – барк «Пальметто» с грузом продовольствия и инструментов, а вслед за ним русский пароход «Сахалин» из Николаевска, привезший оборудование для будущей линии. Пребывание «Пальметто» в Гижиге чуть не закончилось катастрофой – барк сел на мель в устье реки, и разгружать его пришлось с помощью шлюпок. Во время отлива судно ложилось на борт, палуба его наклонялась на 45 градусов к воде. Ударили холода, начал образовываться лед, барк оказался на краю гибели. Только самоотверженная работа команды «Сахалина» по разгрузке и большой прилив 11-го октября помогли барку сняться с мели накануне ледостава²⁰.

В то же время как в устье Гижиги «Пальметто» избежал гибели и, лишившись только фальшкиля и нескольких листов медной обшивки на бортах, вышел в море, в устье Анадыря назревала новая трагедия. В октябре там появилось ещё одно компанейское судно – «Золотые ворота». На нём, кроме команды, было 22 строителя будущего телеграфа, продовольствие, инструменты и небольшой речной пароход. «Золотые ворота» пришли в устье северной реки слишком поздно: ещё не закончилась разгрузка их корабля, как начались морозы и льды захватили судно в плен. Вскоре «Золотые ворота» были раздавлены льдами, и 45 американцев – команда корабля и партия строителей – очутились на снегу в безлюдной и суровой местности. К середине зимы у них вышло продовольствие, они на лыжах отправились в Марково. «Это путешествие было ужасно...», – пишет Кеннан.

И всё же, несмотря на неудачи, казалось, что всё сулит Компании успех. Зимой 1866–1867 годов уже около 100 американцев рассеяны по тихоокеанскому побережью от устья Амура до Гижиги и от Гижиги до Анадыря. Группа лейтенанта Занфарда – 12 человек – отправляется вверх по Гижиге, группа лейтенанта Вилера – в Ямск, Буш с тремя офицерами, спустившись летом на плоту по Анадырю, почти всю

зиму совершает с коряками и чукчами рейсы от Маркова до Гижиги, Кеннан и Лит едут в Ямск, где лейтенант Арнольд возводит строения для будущей телеграфной станции, а лейтенант Вилер вместе с группой рабочих устанавливает столбы для телеграфа. Затем группа Занфарда перекочёвывает в леса Тильгая (севернее Пенжинской губы), где с партией рабочих ведёт заготовку брёвен для телеграфных столбов. Тем же занимается группа Макрея на Майне – притоке Анадыря. Абаза выезжает в Якутск, там нанимает рабочих-якутов, покупает лошадей, сёдла, продовольствие, фураж. Григорий Зиновьев привозит из Петропавловска группу американских телеграфистов, высаженных на Камчатке компанейским судном «Вперёд»...

«Мы заготовили около 15 тысяч телеграфных столбов, построили от сорока до пятидесяти станций и магазинов, прорубили на 50 миль дорогу по лесам между Ямском и Охотском, – пишет Джордж Кеннан, подводя итоги сделанному. – В нашем распоряжении находилось полтораста туземцев, работающих уже между Ямском и Охотском, и ещё 600 были посланы из Якутска; в средствах сообщения мы так же не чувствовали бы недостатка на будущий год: у нас был маленький пароход на Анадыре и мы заготавливали другой для Пенжины; мы владели 150 собаками и несколькими сотнями оленей в Ямске, Охотске и Гижиге и купили 300 лошадей в Якутске с огромным количеством материала и продовольствия. К 1-му сентября мы могли бы приступить к работе с тысячью человек»²¹...

Но всё это уже не имело никакого значения. Участь Компании была предрешена, и не на берегах Гижиги и Анадыря, а далеко от этих рек, на противоположном берегу океана...

В начале июня в Гижигинской губе появилось китобойное судно «Морской бриз» из Нью-Бедфорда. В сан-францисской газете, которая оказалась на его борту, обнаружилась информация о полном прекращении работ по строительству русско-американского телеграфа и о ликвидации Компании...

С тяжёлым чувством встретили это неожиданное известие американские телеграфисты, инженеры, рабочие, среди которых было немало честных людей, искренне верящих, что они служат делу технического прогресса и укрепления дружеских связей между народами...

«Тяжело было покинуть так внезапно дело, которому мы посвящали три года нашей жизни и для достижения которого перенесли

столько страданий, терпели и голод, и холод, и изгнание; но другого выбора не было...» – вспоминает Кеннан²².

Что же произошло? Какие причины заставили правление Компании принять решение о её ликвидации в тот момент, когда работы были развёрнуты широким фронтом и всё, казалось, сулило удачное продолжение начатого дела?..

9

Со времени заключения Соглашения о русско-американской телеграфной линии прошло немногим более двух лет, но до окончания строительства было далеко. Надо было осваивать суровые и дикие места анадырских тундр, приступать к работам по прокладке подводного кабеля через Берингов пролив, вести трассу по диким местам Аляски.

Становилось ясным, что к сроку телеграф не вступит в строй. Между тем пятый параграф Соглашения предусматривал: «Для окончания всех работ по постройке русско-американского телеграфа назначается пятилетний срок со дня утверждения сего договора... если по прошествии пяти лет не будет открыто телеграфного действия по всей линии, то настоящая исключительная привилегия и право получения 40 % чистого дохода отменяются, но оставляется Компании право устроить и содержать свой телеграф».

Компания не воспользовалась этим правом – потеря 40 % чистого дохода с телеграфа сулила серьёзные осложнения с акционерами. К тому же надобность в новом межконтинентальном телеграфе фактически отпала. Ещё в 1866 году весь мир приветствовал победу неутомимого Сайруса Филда, который, преодолев все препятствия, добился успеха – через Атлантический океан был удачно проложен новый кабель, по которому сам Филд 27-го июля 1868 года передал первую телеграмму.

Используя как предлог отказ царского правительства предоставить бесплатно для строительства телеграфа сибирских ссыльных и каторжан, правители Компании односторонним актом расторгли соглашение и поспешили прекратить работы на Тихоокеанском побережье России.

Нельзя не учитывать также ещё и такого обстоятельства, которое, как нам кажется, подтолкнуло царское правительство к более энер-

гичному вмешательству в дела Компании: это критические выступления в русской печати по поводу русско-американского телеграфа. Среди этих выступлений первое место по обоснованности критики принадлежит, как было уже сказано выше, Д. И. Романову.

Романов за эти годы побывал в США и Европе, знакомясь с телеграфным и железнодорожным делом. Это был человек умудрённый опытом, обладавший солидными знаниями, действительный член Русского географического общества, известный писатель, специалист по вопросам освоения Восточной Сибири и Амура. Проведение телеграфа рассматривалось им не только как улучшение средств связи. Ещё в 1860 году в статье «Сибирский телеграф» Романов писал, что сооружение телеграфа он воспринимает прежде всего как средство укрепления дружбы между народами и странами, а проекты, выработанные им, имеют в своей основе «желание общенародной пользы, каковая... должна несомненно обнаружиться при сближении и быстром сношении европейских наций с крайним востоком»²³.

Романов превосходно представлял все трудности, которые ждут Компанию Западных соединённых телеграфов на Дальнем Востоке. В большой статье «Русско-Американский телеграф по линии Коллинза» он напомнил, что в представленном им «в 1857 году генерал-губернатору Восточной Сибири проекте русско-американского телеграфа были указаны и разобраны четыре направления, в том числе и Охотское, избранное сейчас Коллинзом». В этом заявлении Романова можно усмотреть косвенное свидетельство того, что Коллинз, будучи в 1857 году на Амуре, ознакомился с проектами молодого инженера. Однако сейчас не вопросы приоритета волнуют Романова. Он приводит свои соображения по поводу строительства телеграфа через Берингов пролив и заранее предупреждает, что некоторые из них «окажутся совершенно противоречащими сведениям, сообщённым американским министром Сьюардом в его привлекавшей всеобщее внимание брошюре». Далее он пишет: «Состоя на службе в Восточной Сибири около восьми лет и ознакомившись в некоторой степени с разнообразными препятствиями, представляемыми дикою природою и суровым климатом, <...> мы заранее предвидим, что осуществление подобного сооружения и постоянное содержание его в исправности потребует невероятных человеческих усилий и громадных капиталов, может быть даже и весьма превышающих средства Компании.

Во всяком случае, мы остаёмся пока в убеждении, что выполнение проекта Коллинза на деле окажется труднее и медленнее, чем предполагает составившаяся Компания»²⁴. Дальше Романов говорит уже более определённо, называя затею Коллинза «предприятием чрезвычайно трудным, даже едва ли осуществимым»²⁵.

С критикой проекта межконтинентального телеграфа через Берингов пролив выступал также Завалишин и другие авторы в различных журналах и газетах того времени.

10

15-го июля 1867 года в Гижигу пришёл американский пароход «Вперёд». Он принадлежал уже не существующей Компании. Кеннан писал, что после прихода этого судна «конец лета... был употреблён на соби́рание партий, рассеянных вдоль берега Охотского моря».

В начале октября, почти накануне северной зимы, «Вперёд» ушёл в Сан-Франциско, увозя американских строителей межконтинентального телеграфа, кроме Кеннана, Прайса, Магуда и Лита, которые остались в Охотске, чтобы зимней дорогой отправиться в Америку через Россию и Европу...

Так завершилась эта ныне забытая история. Даже в специальных трудах историков, не всегда доступных для широкого круга читателей, ей уделено не очень много места²⁶.

А жаль – эта история и интересна, и поучительна. Она противоречива, вызывает различные суждения, подчас споры. Но мы вспомнили о ней не для того, чтобы вступать в дискуссию. Нам кажется, что эту страницу истории нашей страны и наших дальневосточных земель нужно знать не только специалистам-историкам...

Вместе с американскими рабочими, телеграфистами, инженерами на трассе будущего телеграфа работали и русские специалисты, а также большая группа местного населения – русские казаки, якуты, коряки, чукчи, камчадалы. Без их активной помощи, без их участия в работах по разведке будущих трасс, в строительстве домов и станционных помещений, заготовке столбов американские инженеры не смогли бы достичь и минимальных результатов. Не один раз местные жители спасали строителей телеграфа от гибели, помогали найти более выгодные направления дорог и телеграфных линий. Русские

и американские морские суда готовились к совместной работе по прокладке кабеля через Берингов пролив.

Мы видим в истории русско-американского телеграфа здоровое зерно дружеских связей между учёными и практиками двух великих стран, попытку совместного осуществления грандиозной по тому времени – да и не только по тому – задачи технического прогресса.

Вместе с тем в действиях Компании по проведению русско-американского телеграфа есть и другая сторона. В правлении Компании все главные посты (как в США, так и на трассах) были отданы военным. В их понимании конечные цели Компании ничего общего с техническим прогрессом не имели. Недаром Сьюард писал в брошюре о распространении с помощью межконтинентального телеграфа американского образа жизни на другие страны. Дух экспансии и наживы возобладал в этом проекте, наполнил его авантюристическим содержанием и обрёл уже с самого начала на неудачу...

Многие из служащих Компании, работая на прокладке трасс по берегу Охотского моря и в Анадырской тундре, начали понимать, что их втянули в неосуществимое предприятие. Хорошо выразил это чувство Кеннан, который говорит в своей книге, что он «ехал в Сибирь с полной верой в успех русско-американской телеграфной линии, но со временем всё более и более падал духом... Я боялся, что Сибирская телеграфная линия останется несбыточной мечтой».

Так оно и получилось...

Убыток Компании выразался в немалой сумме – почти три миллиона долларов! Многие держатели акций были разорены. На побережье остались гнить штабеля брёвен, заготовленных для будущей телеграфной линии, мотки ржавой проволоки, кучи никому не нужных теперь изоляторов... Безжизненными окнами чернели опустевшие дома на трассе так и не построенного телеграфа.

11

Закончим эту историю коротким рассказом о судьбах двух её героев, чьи имена чаще других встречались в нашем очерке, – Д. И. Романова и Дж. Кеннана.

Талантливый русский инженер Дмитрий Иванович Романов был одним из видных деятелей технического прогресса в прошлой России.

Он самоотверженно прокладывает трассы дорог и телеграфных линий на Дальнем Востоке и в Сибири, на Кавказе и в Средней Азии. Подвергаясь лишениям и опасностям, талантливо преодолевая препятствия, он организует в сложнейших природных условиях проведение первого на Дальнем Востоке Амурского телеграфа, блестяще справившись с задачей, которую признавали неосуществимой зарубежные инженеры. Его интересы и планы широки: он мечтает связать воедино нитями дружбы Китай, Индию и Россию, выступает пионером строительства железных дорог в Сибири и в Закавказье. Ему принадлежит честь открытия каменного угля на юге Приморья, он один из первых исследовал остров Цусиму, его статьи об Амуре и Восточной Сибири полны талантливых прогнозов развития этих богатых русских земель...

Немного удаётся ему сделать из задуманного...

Уже в первый год пребывания на Дальнем Востоке Романов столкнулся с абсолютно безучастным отношением к своим усилиям и замыслам со стороны местных властей. В 1858 году он с горечью пишет о своей поездке в Восточную Сибирь, на берега Амура, по неизведанной трассе Софийск – Де-Кастри: «...порядочные концы приходится в Русском царстве делать обер-офицеру по казённой надобности! А поезжай один немец, так вся Германия закричала бы, что это наш Кук, Врангель или Беллинсгаузен. А у нас даже значения это не имеет, потому что везде “казённая надобность”!»²⁷. Проекты его о проведении телеграфных линий в Китай и Индию, о прокладке железных дорог в Сибири, об освоении и использовании природных богатств Зауралья, о новых путях сообщения на Востоке покрываются пылью в канцеляриях...

Трагичным было завершение жизненного пути Дмитрия Ивановича Романова. Во время странствований по дальневосточным землям и водам он приобрёл жесточайший ревматизм, приступы которого были настолько мучительны, что порой лишали его сознания. С годами они стали повторяться всё чаще и сильнее. И всё же ни неудачи, ни болезни не могут остановить Романова в его исканиях. В 1872 году он отправляется в Среднюю Азию в составе Казалинской колонны Туркестанского военного округа для изучения дельты Аму-Дарьи. Снова у него возникают надежды соединить Россию через Среднюю Азию с Кабулом и Калькуттой...

Но мечты мечтами, а действительность тяжела... Всё чаще Романовым овладевает разочарование в своих усилиях, наступают минуты упадка душевных сил, нестерпимее становятся приступы болезни... В одну из таких минут Романов пытается покончить с собой, смертельно ранив себя выстрелом из пистолета. Произошло это вечером 18-го апреля 1873 года в песках урочища Карак-Ата... Ночь прошла в жестоких страданиях. Ранним утром, не выпуская из рук карандаша, которым делал последние заметки, Романов скончался. Ему было всего 45 лет²⁸...

Он был похоронен близ колодца Чурк-Кудук. Его могилу командующий отрядом, великий князь Н. К. Романов, однофамилец, приказал сравнять с поверхностью... Так и неизвестно, где покоятся кости строителя первого сибирского телеграфа, талантливого русского инженера...

Иначе сложилась судьба Джорджа Кеннана. После камчатских и анадырских приключений и поездки через Сибирь и Россию он не один раз побывал на Волге, на Оби, на Иртыше, на Ангаре и в других местах России. Об этих поездках им написано несколько книг, одна из которых принесла ему мировую славу.

В мае 1885 года по разрешению русского Министерства внутренних дел Кеннан отправился в длительную поездку по Сибири. До августа 1886 года он знакомится с тюрьмами, каторжными рудниками, жизнью политических ссыльных*. Итогом поездки были очерки и статьи Кеннана, опубликованные им в журналах, и книга «Сибирь и ссылка».

Книга имела громадный успех. В целом она, несмотря на отдельные ошибки и неточности, правдиво раскрывала нечеловеческие условия сибирских тюрем, каторги, ссылки. Г. В. Плеханов писал, что Кеннан, беспощадно разоблачая в своей книге «некоторую долю гнусностей русского правительства... оказал величайшую услугу революционерам»²⁹. Официальные опровержения царских чиновников

* Летом 1865 г. Джордж Кеннан и сопровождавший его художник Д. Фрост в течение пяти дней познакомились с Омском. Однако осмотреть местную тюрьму (в 1859 г. Омский тюремный замок был переведён из крепости в четырёхэтажное здание, которое сохранилось и находится сейчас на ул. Орджоникидзе) им не удалось, по словам Кеннана, из-за не «невежливого и презрительного» отношения губернатора (скорее всего, речь идёт о генерал-губернаторе Степного края Г. А. Колпаковском). – *Примеч. ред.*

не могли изменить впечатления от книги и от публичных выступлений Кеннана. В Департаменте полиции на Кеннана было заведено специальное дело как на «неблагонадёжного иностранца, высланного безвозвратно за границу». В справке Департамента полиции от 26-го июня 1893 года говорилось: «Вред, причинённый Кеннаном интересам русского правительства, громадный». Кеннану был запрещён въезд в Россию, а его книга была напечатана в нашей стране только после 1905 года...

В Русско-японскую войну Кеннан, которому исполнилось к тому времени 60 лет, едет корреспондентом журнала «Аутлук» в Японию и состоит при армии генерала Ноги, осаждавшей Порт-Артур. Сохранилось варшавское издание (1909 года) очерков Кеннана об осаде Порт-Артура в русском переводе И. Рейнбота.

Умер Кеннан в 1924 году.

¹ Река Амур (сведения из депеши Коллинза, торгового агента США на р. Амуре) // Экономический указатель. 1858. Вып. 48. С. 1115–1117.

² *Завалишин Д. М.* Амур // Вестник промышленности. 1859. Т. IV, № 10. С. 51.

³ Там же. С. 73.

⁴ *Романов Д.* Софийско-Александровская железная дорога // Санкт-Петербургские ведомости. 1859. № 42.

⁵ *Романов Д.* Проект российско-американского телеграфа // Русское слово. 1859. № 4. С. 128.

⁶ В партии Романова было несколько немецких телеграфистов.

⁷ *Романов Д.* Телеграф на Амуре (письмо в редакцию) // Народное богатство. 1863. 9 марта.

⁸ Морской сборник. 1862. Т. LIX, кн. 5. С. 94.

⁹ Цит. по газете «Санкт-Петербургские ведомости» (1864. № 235), где был опубликован перевод брошюры. Публикацию предваряет оговорка: «доставлено частным образом». В ссылке дано полное название брошюры на английском языке с указанием, что она – «издание официальное».

¹⁰ Полное собрание законов Российской империи. СПб., 1867. Т. XL, отд. 1, 1865. № 41757.

¹¹ Там же. § 3.

¹² Там же. § 7.

¹³ Там же. § 21.

¹⁴ Там же. § 25.

¹⁵ Полное название книги: «Кочевая жизнь в Сибири, приключения среди коряков и других племён Камчатки и Северной Азии Джорджа Кеннана». Перевод Аделаиды Кондратьевой. СПб. : Изд-е книгопродавца С. В. Звонарёва, 1872. 330 с. В 1871 г. книга Кеннана вышла в сокращённом варианте. Третье издание в 1896 г. было опубликовано петербургским книгопродавцом И. Ивановым.

¹⁶ Дело. 1872. № 3. С. 85.

¹⁷ Вестник Европы. 1872. Т. 2, № 4. С. 313.

¹⁸ Кочевая жизнь в Сибири... С. 218.

¹⁹ Там же. С. 217.

²⁰ Барк «Пальметто» не был новичком в дальневосточных водах, ещё в 1855 г. он был зафрахтован русскими для доставки продовольствия на Амур. «Пальметто» – первое иностранное судно, прошедшее с севера через Татарский пролив (см.: Страны и народы Востока. М., 1968. Вып. VI. С. 83).

²¹ Кочевая жизнь в Сибири... С. 328.

²² Там же.

²³ Санкт-Петербургские ведомости. 1860. № 109. В своих проектах Д. И. Романов был сторонником сооружения телеграфных линий для связи России с Китаем, Индией и другими странами Азии. От Сибирской линии телеграфа он намечал семь ответвлений, в том числе на Верный (Алма-Ата), Чугучак, на Алтай, в Монголию и т. д.

²⁴ Санкт-Петербургские ведомости. 1866. № 37.

²⁵ Там же. № 44.

²⁶ См., например: *Нарочницкий А. Л.* Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке. 1860–1895. М., 1956. С. 172–174.

²⁷ Письмо с берегов Амура об изыскании трассы железной дороги // Санкт-Петербургские ведомости. 1858. № 211. Заметка без подписи, однако нет сомнения, что её автор – Д. И. Романов. В ней говорится о трассе от Де-Кастри к Амуру. Романов в то время имел звание капитана, т. е. принадлежал к обер-офицерам.

²⁸ В заметке о Д. И. Романове, напечатанной в 27-м томе «Энциклопедического словаря» Брокгауза и Ефрона, указан только год смерти. Год рождения (1828) установлен по «Русскому биографическому словарю» (Т. 17. Пгр., 1918).

²⁹ *Плеханов Г. В.* Сочинения. М. ; Пгр., 1923. Т. IV. С. 295.

