

СТАЛИНИАНА

АЛЕКСАНДР ШИРОКОРАД



ГУЛАГ
ГОСУДАРСТВО
В ГОСУДАРСТВЕ

Сталиниана

Александр Широкоград

ГУЛАГ. Государство в государстве

«ВЕЧЕ»

2019

Широкорад А. Б.

ГУЛАГ. Государство в государстве / А. Б. Широкорад —
«ВЕЧЕ», 2019 — (Сталиниана)

ISBN 978-5-4484-8089-8

С детских лет мы, наверное, миллион раз слышали аббревиатуру ГУЛАГ. Подавляющее большинство россиян не знают, что это всего лишь управление, существовавшее с 1930 по 1960 год. Между тем система принудительного труда существовала еще со времен египетских пирамид. Когда мы плывем на теплоходе по каналу, едем по железной дороге, любуемся фортами крепостей или наблюдаем старт ракеты с космодрома в России и СССР, то должны знать – всё это сделано руками подневольных людей. Каналы, крепости, большие города, плотины ГЭС, золотые прииски и многое другое создано крепостными крестьянами, солдатами, заключенными и военнопленными. Мы по праву гордимся нашими техническими достижениями в технике, но, увы, первые советские баллистические ракеты и реактивные самолеты были спроектированы в «шарашках», где работали заключенные. Об этом и многом другом читатель узнает из очередной книги Александра Широкограда.

ISBN 978-5-4484-8089-8

© Широкоград А. Б., 2019
© ВЕЧЕ, 2019

Содержание

Раздел I	6
Глава 1	6
Глава 2	7
Глава 3	12
Раздел II	17
Глава 1	17
Глава 2	23
Глава 3	31
Конец ознакомительного фрагмента.	32

Александр Борисович Широкопад

ГУЛАГ. Государство в государстве

© Широкопад А.Б., 2019

© ООО «Издательство «Вече», 2019

© ООО «Издательство «Вече», электронная версия, 2019

Сайт издательства www.veche.ru

Раздел I

«ГУЛАГ» Петра Великого

Глава 1

Кое-что о терминологии

Что такое ГУЛАГ? Слово всем известное, но 99 % населения точно не знают, что это такое. Поясню: ГУЛАГ – Главное управление лагерей. Создано 1 октября 1930 г., а упразднено в соответствии с приказом МВД СССР № 020 от 25 января 1960 г. Подчеркиваю – именно управление, то есть контора, а не сеть лагерей!

Большинство граждан РФ сильно удивятся, узнав, что ГУЛАГ существовал около семи лет после смерти Сталина и четырех лет «разоблачения культа личности» на XX съезде КПСС.

Однако Солженицын и другие обличители Сталина представляют нам ГУЛАГ как созданную Сталиным систему принудительно-трудовых лагерей, то есть ГУЛАГ сделан символом принудительного труда. Увы, как мы узнаем из книги, принудительный труд существовал еще с незапамятных времен – и при Иване Грозном, и при святом Николае. Все русские крепости, каналы, большие железные дороги, гидроэлектростанции, космодромы и т. д. созданы системой принудительного труда крепостных, заключенных, солдат и пленных.

Однако, как говаривал доктор Геббельс: «Ложь, повторенная тысячу раз, становится правдой», и все наши «правдолюбцы» связывают систему принудительного труда исключительно со Сталиным. И придумали ей название – ГУЛАГ.

То же самое произошло и со словом «шарага» («шарашка»). Я с пяти лет слышал, что моя мама работает инженером в шараге около метро «Аэропорт». Между тем в ее п/я никогда не работало ни одного заключенного. Просто мама работала на «закрытом» предприятии, изготавливавшем оборудование для истребителей конструкции Сухого. Такие предприятия в просторечье именовали «шарашками», чтобы не говорить неудобно произносимое «предприятие почтовый ящик номер...».

Ну а Солженицын перенес значение слова «шарашка» с обычного п/я на секретное предприятие, где трудились заключенные. Слова «ГУЛАГ» и «шарашки» в солженицынской трактовке давно стали удобными метками для отечественных историков.

Замечу, что метки, не соответствующие историческим реалиям, историки изобрели еще в XVIII веке. Характерный пример – «старинный боярский род». В Московской Руси в XIII – конце XVIII века чин боярина присваивался князем или царем и не был наследуемым. Никому в голову не приходит сказать «древний министерский (генеральский) род» только потому, что в этом роду была пара-тройка министров или генералов.

У бояр, как и у генералов, большинство сыновей умирали в меньших чинах: рынды (поручика), стольника (полковника) и т. д. Но, несмотря на очевидную глупость, из-за удобства термин «боярский род» был принят историками, да и читателями.

Девяносто девять процентов россиян не знают, что государств под названиями Киевская Русь, Золотая Орда, Византия и др. никогда не существовало в природе. Это всё метки, выдуманные историками спустя два – пять веков после распада государства Русь и государства Орда, а также Греческой империи. Ну что ж, и я, грешный, буду широко пользоваться метками «ГУЛАГ» и «шарашка».

Глава 2

Был ли построен Санкт-Петербург на костях?

Фраза «Петербург построен на костях» – красная тряпка для всех наших квасных патриотов. Увы, это правда, тщательно скрываемая историками.

Наши летописцы и служивые историки немало и не без успеха потрудились над искажением отечественной истории. Вот, к примеру, что произошло на Руси с 988 г. (принятие христианства) и до начала 1015 г.? Двадцать семь темных лет! Кому выгодно? Да Ярославу Мудрому и его потомкам, незаконно захватившим власть на Руси.

Царь Иван Грозный в послании к Андрею Курбскому нелестно поминал его предка: «И князь Федор Ростиславич, прародитель ваш, в Смоленце на пасху колико крови пролиал есть! И во святых причитаются!»

Свирепый Иван даже не раскрывает суть. Настолько злодейство Федора Чёрного было общеизвестно 160 лет спустя. А сейчас мы равным счетом ничего об этом не знаем. Кому было выгодно вымарывать летописи? Попам, славившим св. Федора.

Уже с конца 1710 г. Петр I приказал создать миф о том, что Петербург был построен им в пустом диком месте. На эту «дезу» купился даже гениальный Пушкин.

По мшистым, топким берегам
Чернели избы здесь и там,
Приют убогого чухонца;
И лес, неведомый лучам
В тумане спрятанного солнца,
Кругом шумел.
И думал он:
Отсель грозить мы будем шведу.
Здесь будет город заложен
Назло надменному соседу.

На самом деле помимо города Ниен при крепости Ниеншанц в черте современного Петербурга находилось не менее трех десятков деревень. От Нотеборга у Ладожского озера до Ниена вдоль берегов Невы и дорог сплошной чередой шли поселения, особенно многочисленные от устья реки Ижоры до истока будущей реки Фонтанки. На месте Инженерного замка и цирка находилась большая усадьба Аккерфельта, у истока Фонтанки – мыза майора Эриха фон Коноу с обширным садом, превращенным Петром в Летний сад, в районе Смольного – село Спасское.

26 апреля 1703 г. войска Петра I подошли к сравнительно большому городу Ниену, расположенному в устье реки Охты.

1 мая Ниен капитулировал целым и невредимым. Петр переименовал Ниеншанц в Шлотбург, что в переводе с голландского означало «замок-город». Несколько недель Ниеншанц был царской резиденцией. До 28 июня Петр местом написания письма указывал – «Шлотбург».

Взяв Ниеншанц, царь уже считал, что прорубил окно в Европу. И действительно, теперь до самого Финского залива не было ни шведских войск, ни укреплений. Именно в Ниеншанце в мае 1703 г. царь назначил награды: 500 золотых первому иностранному судну, которое бросит якорь в Неве, 300 – второму и 100 – третьему.

Голландский посланник в Москве Герних ван дер Гульет писал в Амстердам 23 мая 1703 г.: «Его царское величество изволил назначить премию в 500 червонцев первому шхиперу, которой из Голландии или другого места приведет свое судно в Ниеншанц, которой пере-

именован в Шлотбург, 300 червонцев назначено шхиперу второго судна и 100 червонцев шхиперу третьего судна»¹.

Я умышленно привожу такие подробности, чтобы подчеркнуть намерение Петра сделать Шлотбург (Ниеншанц) если не столицей, то главным портом России. Впрочем, для дальнейшего исторического развития страны это не имело значения – и «Санкт-Петербурх» Петра, и шведский Ниеншанц уже в 50-х гг. XX века оказались в центре города Ленинграда. Сейчас оба этих места считаются центром Петербурга. От Ниена до Петропавловской крепости 5250 метров!

Петр хотел иметь «свой» город и запретил все упоминания о Ниене. Камень из Ниеншанца пошел на строительство Петропавловской крепости и многих домов в Санкт-Петербурге. Тем не менее Петр хотел, чтобы от Ниеншанца не осталось и следа. Город и крепость буквально сравнивали с землей. Датский посланник Юст Юль в своих записках описал большую пьянку у Петра 16 декабря 1709 г. после закладки корабля «Полтава». Далее «царь в сопровождении всех присутствующих поехал за пять верст от Петербурга к месту бывшего Ниеншанца, от которого уцелела часть вала... Туда привезли два пороховых ящика, изобретенных вице-адмиралом Крейцом [Крейсом П.С.]. Ящики были обвиты веревкою и вообще устроены наподобие тех, что на языке фейерверков называются Mordslag (устройство П.С.). В каждом заключалось по 1000 фунтов пороха»². Взрывом была снесена часть земляного вала, зато его звук был слышен во всем Петербурге.

Точно так же Петр I и последние российские монархи сделали все, чтобы никто не знал, как строился Санкт-Петербург и сколько людей погибло в этом самом большом петровском ГУЛАГе.

Но ведь Санкт-Петербург строили не заключенные, а «работные люди». А кто такие работные люди? Свободные люди, приехавшие подработать на столичных стройках, как сейчас в Москву едут гастарбайтеры? Нет, эти ни в чем не повинные люди жили-поживали, и вдруг приходит разрядка – столько-то человек с города, столько-то с села послать на работы в Санкт-Петербург.

Отказаться было нельзя, многие бежали по пути. Их ловили, били кнутом, иногда вешали. Никаких законов на сей счет не было, не было даже судов, хотя бы «троек» 1930-х гг.

Командировка в Петербург длилась как минимум полгода, а то и больше. Если забрали кормильца, то семья могла погибнуть с голоду. Поэтому вместо хозяина семьи в Петербург правдами и неправдами направляли сыновей, иногда 12–14 лет.

Сразу стоит оговориться, автор не русофоб, но я никогда не врал и врать не буду. Но чтобы правильно оценивать деяния Петра Великого, обратимся к цивилизованной Англии, «родине демократии». С 1859 по 1869 г., то есть 10 лет, англичане строили 164-километровый Суэцкий канал. На его строительстве было занято 1,5 млн рабочих, из которых погибло от 100 до 200 тысяч. Эти рабочие были простыми феллахами, которых насильно согнали на каторжную работу английские войска и банды местных феодалов. Так что особо поливать помоями Петра Великого у нас оснований нет.

Ежегодно в свой Парадиз Петр загонял со всей России по 20–60 тысяч «работных людей». Теоретически они должны были уехать через 6 месяцев, но многих принудительно задерживали, а многие погибали. Работные люди трудились хуже каторжников. Их рабочий день длился 15–16 часов, из которых 12–13 часов отводилось на работу, а 3 часа – на отдых.

Никаких общих сводок о гибели работных людей царю не предоставляли, или они были уничтожены. О гибели и болезнях строителей Петербурга мы можем судить по обрывкам фраз из различных служебных документов.

¹ Цит. по: Шарымов А.М. Предыстория Санкт-Петербурга. 1703 год / Нева. 2004. С. 714.

² Цит. по: Сорокин П.Е. Ландскорона, Невское устье, Ниеншанц. СПб.: Литера, 2001. С. 93.

Например, «шлссельбургский комендант В.Н. Порошин сообщал, что хлебные амбары “отделять некому”, так как олонцекие работники все сбежали, пошехонцы – заболели, а больше работников “ни откуда” не прислано...

...на 9 мая из присланных из Ржевы Володимеровой, Романова, Белоозера и с Олонцкой верфи 1267 работных людей 272 заболели и 38 умерли. Это составляет 21,47 % больных и 3,00 % умерших. На 19 июля из 808 каменщиков было 237 заболевших (29,33 %) и 46 умерших (5,69 %); из 375 кирпичников 101 болен (26,93 %) и 36 умерли (9,60 %); из присланных с Каргополя, Белоозера и Ржевы Володимеровой 1525 работных людей 610 заболели (40 %) и 202 умерли (13,25 %)»³.

Периодически в Петербурге находили и находят массовые захоронения работных людей. Так, «проведший в Петербурге в 1726 г. месяц французский путешественник О. де ла Мотрэ отмечал, что при строительстве дома английского купца Эванса на углу современного нам Невского проспекта и набережной р. Фонтанки “было найдено множество черепов несчастных людей, что погибли при рытье этого протока”»⁴.

А уже в 2013 г. на улице Сытнинской на Петроградской стороне при строительстве дома в трех ямах нашли скелеты 255 мужчин в возрасте до 40 лет. У многих из них были травмы, которые свидетельствуют о тяжелом труде: сросшиеся переломы, компрессия позвонков, смещения костей. Из личных вещей сохранились только нательные крестики, и то немного, всего 40 на 255 человек, и лапти – плетеные и из свиной кожи.

По мнению археологов, смерть этих людей наступила между 1704–1710 гг.

Сколько работных людей погибло при строительстве Петербурга, подсчитать невозможно даже с точностью до 20 %. По мнению автора, их не менее 30 тысяч.

Кроме работных людей в Петербург насильственно отправляли и «мастеровых». Этим уже не на полгода, а навечно. Живет себе человек с семьей, работает в своей мастерской, а его хватают и на подводе – в город на Неве.

Так, по указу от 18 августа 1710 г. велено было выслать в Петербург на вечное житье 4720 мастеровых людей. Из них из Московской губернии – 1417 человек, Петербургской – 1034, Киевской – 199, Смоленской – 298, Казанской – 667, Архангелогородской – 555, Азовской – 251 и Сибирской – 299⁵.

Сейчас киевские историки плачутся о тысячах украинцев, чьи кости лежат под мостовыми Петербурга. И при этом ссылаются на историка Костомарова и поэта Шевченко. На самом деле «работных людей» из Малороссии в Петербург не везли. Исключение составили 199 мастеров в числе 4720 мастеровых людей, которых по царскому указу от 18 августа 1710 г. «велено выслать в Петербург на вечное житье».

Казацкие же кости действительно лежат в земле Северо-Запада, но не в Петербурге, а в Приладожье. В 1721 г. Петр направил в помощь крестьянам на сооружение Ладожского канала солдат и украинских казаков (10–15 тысяч). По оценке украинских авторов, около 30 % (от 3 до 5 тысяч) казаков погибли.

К людским потерям на строительстве Петербурга следует причислить и подневольный труд десятков тысяч крестьян и солдат при строительстве усадеб петровской знати на берегах Невы и южном берегу Финского залива от самого Петербурга до Ораниенбаума.

Петр I выдал всем своим приближенным участки земли и в принудительном порядке заставил там строить дома только европейского типа и различные хозяйственные постройки.

«Сам государь в первое время избрал себе в девятнадцати верстах от Петербурга для своей летней резиденции возвышенное место в одной версте от впадения речки Стрелки в

³ Андреева Е.А. Первые строители Петербурга и их судьба / Материалы сайта: <https://statehistory.livejournal.com/990.html>

⁴ Там же.

⁵ Андреева Е.А. Первые строители Петербурга и их судьба / Материалы сайта: <https://statehistory.livejournal.com/990.html>

залив, где теперь находится Стрельнинский дворец. Царь здесь в 1708 г. построил деревянный дворец и намеревался к нему провести фонтаны, приказав прокладывать водопроводные трубы из источников деревень Глядино и Забродье, находящихся в 30 верстах от Стрельны. Впоследствии Петр раздумал и приказал обратить все воды источников в Петергоф. <...> С избранием здесь своей дачной резиденции Петр раздал в окружности уголья своим приближенным: так, местность, где теперь Ораниенбаум, царь подарил своему любимцу Алекс. Дан. Меншикову, мызу Гостилицы – Маниху, Ропшу – князю Ромодановскому, мызу Клопецкую – графу И.А. Мусину-Пушкину, П.И. Бутурлину – Горский погост и т. д.»⁶.

Вот, к примеру, огромный Меншиковский дворец в Ораниенбауме строился с 1710 по 1727 г. Длина его главного фасада 210 (!) метров.

Сколько человек было занято на строительстве одного дворца и огромного парка, неизвестно, но в любом случае речь идет о тысячах человек. Надо ли доказывать, что на 99,9 % это был труд подневольных людей, точно так же как и на строительстве дворцов других петровских вельмож.

Случайно я обнаружил документ за 1720 г. Из крепости Копорье в Ораниенбаум на строительство Меншиковского дворца были отправлены 31 «колодник» и 41 провинившийся стрелец.

Кстати, почему я постоянно уточняю – Меншиковский дворец в Ораниенбауме? Да потому, что параллельно в 1710–1727 гг. в самом Петербурге Меншиков строил еще один огромный трехэтажный дворец.

После отправки Меншикова в ссылку в Березово дворец был национализирован. В 1731 г. дворец в Петербурге отдали Кадетскому корпусу, а дворец в Ораниенбауме в 1737 г. отдали Адмиралтейств-коллегии для устройства морского госпиталя. К Меншиковскому дворцу в Ораниенбауме мы еще вернемся, говоря о 1940-х гг.

Все наши историки, поэты и писатели сосредотачивали все внимание на наиболее удачной из всехстроек Петра I – Санкт-Петербурге. Ну а о вполне соизмеримом по затратам проекте Таганрогской (Троицкой) крепости не пишет почти никто. А между тем в 1698–1709 гг. на пустом месте⁷ на Таганьем Роге (Мысе) Петр приказывает заложить большую крепость. В 1711 г. там состояло 297 пушек и 40 гаубиц. А в 1710 г. было 1357 жилых дворов. Для сравнения: в Петербурге в том же году насчитывалось лишь 800 жилых дворов.

Естественно, что Таганрогскую крепость строили не гастарбайтеры XXI века и не «комсомольцы-добровольцы» XX века, а солдаты и согнанные со всей России крестьяне.

«В 1706 г. количество работных людей в Приазовье должно было увеличиться в полтора раза. По наряду надлежало прислать в Азов и Таганрог 65 000 человек (РГА ВМФ. Ф. 177. Оп. 1. Д. 88. Л. 9—10). В это время Толстой писал в Разряд Стрешневу, что если в будущем году (в 1707) работные люди будут высланы “не с полна, как нынешним... то в делах наших без остановки будет” – в 1706 г. было недослано 26 000 работников и 3800 ремесленных людей.

В 1706 г. в Азов и Троицкое к строению городов, гавани и магазинов только Разряд [Разрядный приказ. – А.Ш.] направил 25 000 человек копейщиков, рейтар, солдат, из них 5694 человека – в Азов, остальные – на Таганрог»⁸.

После неудачного Прутского похода царь Петр был вынужден вернуть туркам крепость Азов, а крепость в Таганроге полностью разорить, что и было исполнено к маю 1712 г.

Одновременно погиб и Азовский флот, насчитывавший около 500 судов, 15 типов, в том числе 35 двухпалубных и 48 однопалубных кораблей. Из них большие корабли купили турки,

⁶ Пыляев М.И. Забытое прошлое окрестностей Петербурга. СПб.: Лениздат, 1996. С. 105.

⁷ В VII–VI веках до н. э. на месте Таганрога существовало греческое поселение, название которого не дошло до нас.

⁸ Перепечева Л.Б. Азов – пограничная крепость России к. XVII – н. XIX вв. Очерки истории Азова. Вып. 11. 2-е изд. Азов: Азовский музей-заповедник, 2006. С. 131.

остальные были сожжены или пущены на дрова. На строительстве Азовского флота в течение 10 лет были заняты не менее 40 тысяч подневольных людей.

Глава 3

Каналы Петра Великого

Одной из главных мишеней диссидентской пропаганды стали советские каналы и водохранилища.

Так, «классик» Солженицын назвал Беломор-Балт «дичайшей постройкой XX века». По его мнению, Сталин идею строительства канала «позаимствовал на излюбленном рабовладельческом Востоке, где любили строить великие каналы».

Не устаешь поражаться Солженицыну. Можно сколько угодно ненавидеть Сталина, ну а откуда такое дремучее невежество? Ведь Россия – это страна волоков и копанок-каналов. Без них не образовалось бы огромного Древнерусского государства. Именно им мы обязаны названию нашего народа.

По-фински «русси» означали «гребцы». Кстати, и византиец Симеон Логофет писал, что слово «рус» – «русь» происходит от слова «корабль».

Флотилии норманнских судов (драккаров) легко передвигались вдоль северного побережья Европы и грабили по пути местное население, а затем через Гибралтарский пролив попадали в Средиземное море. Это был очень длинный, но сравнительно легкий путь. А вот пройти «из варяг в греки» по русским рекам и волокам гораздо короче, но сделать это с боями было трудно, а скорее всего, невозможно. Вот и приходилось норманнам ладить с местным населением, особенно в районах волоков. Для славянского населения волок становился промыслом, и жители окрестных поселений углубляли реки, рыли каналы, специально содержали лошадей для волока и др.

О строительстве Петербурга, Кронштадта, флота, событиях Северной войны, когда русские войска заняли почти всю Северную Финляндию, а наши казаки и драгуны бесчинствовали в окрестностях Стокгольма, писали сотни историков и писателей.

А как происходило снабжение новых городов, армии и флота? Об этом большинство историков предпочитают молчать.

В малолюдном Приневье не было ни заводов, ни рудников, да до 1700 г. его население умерло бы с голоду без привозного хлеба. Это вам не Северная Италия и Египет конца XVIII века, где армия генерала Бонапарта находилась много лет на «самообеспечении», практически ничего не ввозя из Франции.

Все дороги, связывавшие Приневье и город Ниен, шли в шведские владения в Финляндии и Эстляндии (Эстонии). Большую же часть снабжения Приневья шведы производили морем.

Да, с XII века существовали дороги, связывавшие Приневье с Новгородом, но к 1700 г. они были в ужасном состоянии.

Без каналов и дорог невозможно было построить Санкт-Петербург, а Северная война была бы позорно проиграна Петром.

Рассказ о петровских дорогах я начну с так называемой «Государевой дороги». Ее проложили от пристани Нюхча на Белом море до деревни Повенец на Онежском озере. Дорога длиной 185 км была проложена с 20 июня по 14 июля 1702 г., то есть за 24 дня!

Дорогу строили сразу с обоих концов – с юга и с севера. По этой дороге волоком протаскивали два 12-пушечных фрегата – «Святой Дух» и «Курьер». Каждый корабль тянули по 100 лошадей с «подводинами» и 100 солдат. На строительстве «Государевой дороги» были задействованы 5 тысяч крестьян и несколько тысяч солдат.

Для снабжения Петербурга Петр задумал проложить в Москву «перспективную», то есть прямую и всесезонную дорогу. В 1706 г. началось ее строительство. И опять же ее строили крестьяне в порядке «трудовой повинности». Окончательно достроить эту дорогу удалось лишь при дочери Петра Елизавете в 1746 г.

Ну а в 1786–1834 гг. было уже проложено Московское шоссе. Построены 8 мостов, 130 верст дороги замостили камнем. По разным источникам, проехать из Петербурга в Москву на дилижансе в середине XIX века можно было за 3–4 дня.

Однако большая часть грузов доставлялась в Петербург по внутренним водным путям. Замечу, что в начале XXI века в Германии объем транспортировки грузов по внутренним водным путям составляет около 40 %, несмотря на наличие железных дорог, автомобильных фур и транспортной авиации.

В 1719 г. начинается строительство Староладожского (Петровского) канала в обход Ладоги. Зачем же он потребовался?

19 сентября 1718 г. Петр I издаёт указ по проведению подготовительного этапа стройки. В указе сказано: «...какой великий убыток на вся годы чинится на Ладожском озере от худых судов, и что одним сим летом с тысячу судов пропало...»

Казалось бы, есть выход – строить надежные мореходные суда для прохода по Ладожскому озеру. Но тогда команде пришлось бы дважды перегружать грузы с плоскодонных судов с малой осадкой – при входе и выходе с Ладоги.

Ко всему прочему, суда, идущие в Петербург, в основном шли по течению Свири, Невы и других рек. Отправлять их пустыми обратно было сложно и накладно. Поэтому их строили в Рыбинске и других городах только для одного рейса. А после разгрузки в Петербурге суда разбирали на дрова, поскольку для отопления столь большого города дров требовалось немалое количество.

Работа по строительству обводного канала на Ладоге началась 22 марта 1719 г. По преданию, Петр I лично наполнил землей первые три тачки и по дощатому настилу отвез их к месту будущей плотины.

Протяженность канала составляла 104 версты (111 км), ширина 20–25 м. Канал планировалось построить за два года, но шла затяжная Северная война, и денег в казне катастрофически не хватало. Петр I ввел обязательный канальный налог: для крестьян он составлял 70 копеек с двора, а для купцов 5 копеек с каждого рубля от их доходов. Таким образом, вся Россия принимала участие в строительстве канала: кто руками, а кто деньгами. На строительство канала было привлечено более 60 тысяч человек: 15 тысяч казаков, 12 тысяч драгун и 35 тысяч рабочих людей.

Петр I надеялся завершить строительство канала к 1722 г. Но когда он вернулся из Персидского похода, выяснилось, что прокопано всего 12 верст.

Осенью 1723 г. Петр I лично посетил места строительства канала и осмотрел проведенные работы. Он был очень недоволен медленными темпами работ и многочисленными техническими нарушениями и просчетами. По результатам осмотра руководивший строительством канала генерал-майор обер-прокурор Сената Григорий Скорняков-Писарев и шлюзовые мастера-немцы были отстранены от дел и арестованы за «неискусное ведение дел». На должность главного мастера и руководителя работ был назначен генерал-лейтенант Бурхарт-Христофор фон Миних.

С назначением Миниха исполнение всех земляных работ было возложено на военных. И уже летом 1725 г. к строительству канала были привлечены 18 тысяч солдат и 7 тысяч рабочих людей.

22 октября 1730 г. строительство канала завершилось. Весной 1731 г. уже императрица Анна Иоанновна торжественно открыла весь канал целиком, лично разрыв лопатой перемышку (последнюю поперечную стенку) в Шлиссельбурге. По каналу начали ходить суда. На тот момент канал являлся крупнейшим гидротехническим сооружением Европы.

Насколько канал был важен для Петербурга, свидетельствует то, что уже в 1729 г. по частично законченному каналу в столицу прошли 1240 (!) судов (в основном барж).

К середине XIX века Староладожский (Петровский) канал перестал справляться с возросшим количеством судов. В итоге в 1861–1866 гг. параллельно ему был проложен Новоладожский канал – «канал Императора Александра II». Как видим, и в XIX веке каналам любили присваивать имена правителей.

Все водные сообщения осуществлялись с помощью конной (бечевой) тяги, редко с помощью бурлаков. Лошади шли по береговым булыжным дорогам (бечевникам) с обеих сторон канала в зависимости от того, в каком направлении двигалось судно.

В XVIII–XIX веках по каналу ходили трешкоты – специальные плоскодонные лодки, достигавшие в длину 12 м и предназначенные для перевозки пассажиров и грузов. У трешкотов были высокие леера вдоль бортов и один коридор сбоку судна. Они имели 4 каюты, были рассчитаны на 50 человек, но всегда были переполнены. Самые бедные пассажиры находились на верхней палубе, открытые ветрам и дождям. Трешкот имел одну мачту и приводился в движение парой лошадей.

Транспортное значение каналов резко упало в 1904 г. с вводом в строй железной дороги, которая пролегла через Волхов и связывала Петербург с Череповцом и Вологдой. Старый канал сняли с баланса Волго-Балтийского водного пути в 1962 г.

Однако самым коротким путем, соединявшим «хлебные» губернии России с Петербургом, стала Вышневолоцкая водная система. Бурная Ладога соединена посредством реки Волхов с озером Ильмень. Следовательно, путь от Ильменя до Петербурга – открытый. В Ильмень со стороны Волги впадает река Мста, вытекающая из озера Мстина, неподалеку от которого, недалеко от нынешнего Вышнего Волочка, находятся истоки реки Тверцы, впадающей под Тверью в Волгу.

История строительства нового водного пути началась 12 января 1703 г., когда Петр I подписал указ о строительстве канала между реками Цной и Тверцой. Место для строительства канала было частью старого торгового пути – это был древний волок, соединяющий Тверцу и Цну и давший название селению Вышний Волочёк. Руководство строительством было возложено на царского стольника князя М.П. Гагарина. Техническое руководство осуществляли десять голландских мастеров во главе с Адрианом Гаутером. К работам согнали до 6 тысяч крестьян.

Строительство канала длиной 2811 м и шириной 15 м с двумя шлюзами было закончено весной 1709 г. Существующий и сегодня канал получил имя Гагаринского (в честь руководителя строительства князя М.П. Гагарина), а затем Тверецкого.

Гидротехническая система, устроенная голландцами, была весьма простой: отдельный бьеф состоял из Тверецкого канала, запертого в сторону Тверцы шлюзом (на месте нынешнего водоспуска), и небольшого участка Цны, запертого в сторону Мсты вторым шлюзом (на месте нынешней Верхнецнинской плотины). Отдельный участок питала только Цна.

Уже летом 1709 г. выяснилось, что канал построен неправильно: воды для свободного хода судов не хватало. Голландские инженеры неправильно рассчитали необходимый запас воды для питания отдельной части системы, шлюзы были заложены слишком низко и не обеспечивали требуемый подпор. Суда в основной массе не успевали пройти путь за год, а частично и разбивались на наиболее опасных порогах. Особую проблему представляло прохождение Боровичских шлюзов на Мсте. Канал содержался неудовлетворительно, сооружения быстро обветшали, фарватер был закрыт заносами. В 1718 г. река Цна обошла существующий шлюз, после чего система перестала регулироваться и стала несудоходной.

26 июня 1719 г. Петр I издал указ об отдаче новгородскому купцу М.И. Сердюкову в содержание Вышневолоцкого судоходного пути. Сердюкову принадлежало несколько удачных технических идей. Первая состояла в том, чтобы перегородить течение Шлины, впадавшей в Цну ниже шлюзов, и заставить ее слиться с Цной на участке между шлюзами, что увеличило бы уровень воды в Тверецком канале, а также позволило бы направлять воды Шлины и в сто-

рону Цны – Мсты, и в сторону Тверцы, в зависимости от открытия гидротехнических сооружений.

Второй идеей было создание нового канала со шлюзом, обходящего извилистый, неудобный для судоходства участок Цны, а на месте существующего шлюза на Цне устроить бейшлот (плотину со шлюзами), обеспечивающий необходимый уровень воды в Тверецком канале.

Третьей идеей было перекрыть реку Цна плотиной выше Тверецкого канала, что должно было образовать первое в России водохранилище. Самый же необычный замысел был в том, чтобы перевести страдавший от дефицита воды водный путь на периодический режим работы, попеременно накапливая воду в водохранилище и выпуская ее. Такая инженерная практика ранее в России не применялась.

В 1722 г. система пришла в работоспособное состояние. Плотина же с водохранилищем была закончена в 1741 г.

На Балтийское море Петр Великий собирался везти грузы через Петербург, Кронштадт и систему северных каналов, а в Черное море – через реку Дон, крепости Азов и Таганрог и систему донских каналов.

70-километровый волок между Волгой и Доном в районе города Царицына существовал с незапамятных времен. Русские купцы использовали его с X века. Когда турецкий султан Селим II узнал о занятии русскими Астрахани, он приказал кафинскому паше Касиму возглавить войско, идти к Переволоке, каналом соединить Дон с Волгой, а затем взять Астрахань. Вместе с турками в поход двинулся и крымский хан Девлет Гирей с 50 тысячами всадников. Турецкие суда, везшие тяжелые пушки, плыли по Дону от Азова до Переволоки.

В первой половине августа 1569 г. турки достигли Переволоки и начали рыть канал. Естественно, прорыть его за 2–3 месяца было нереально. В конце концов, паша Касим отдал приказ тащить суда волоком. При этом Девлет Гирей и его татары вели пораженческую пропаганду среди турок, страшили их суровой зимой и бескормицей, что в общем-то было вполне справедливо. Но тут турок выручили астраханские татары, пригнавшие по Волге необходимое число гребных судов. Используя их, Касим в первой половине сентября подошел к Астрахани, но штурмовать ее не решился. Вместо этого он остановился ниже Астрахани на старом городище, решив там построить крепость и зимовать.

Осада Астрахани не удалась, и 20 сентября 1570 г. турки двинулись назад. По преданию, паша Касим сказал о канале между Волгой и Доном: «Даже всем турецким народом тут и за 100 лет ничего не сделать».

Петр I в 1695 г. двинулся на Азов в обратном направлении – с Волги на Дон. Надо ли говорить, что русские тоже много претерпели на переволоке от Царицына до Паньина.

Строительство канала началось в 1696 г., после взятия Азова. По указаниям Петра канал должен был соединить реки Иловля и Камышенка, первая из которых впадает в Дон, вторая в Волгу. Проект канала назывался «Новая и правдивая карта о перекопе, чтоб из Дона или Танаиса кораблям Иловлей рекой до Камышенки и Камышенкою рекой в Волгу или Астраханскую реку в Каспийское море входить». На реке Камышенке должны были построить в первую очередь четыре плотины и четыре шлюза, вторая очередь включала в себя еще шесть шлюзов.

Строительством вначале руководил английский инженер Бреккель. Но вовремя осознав безнадежность проекта, он сбежал из России. Затем его сменил инженер Пери, тоже англичанин. Однако стройка канала с самого начала не заладилась. Связано это было с неосвоенностью края. Да и сам проект был технически несовершенен. Все необходимые строительные материалы приходилось везти издалека. Солдаты и прибывшие на строительство по повинности крестьяне голодали.

Астраханский воевода Борис Голицын стройке только мешал, потому что считал это сооружение «делом богопротивным». Как пишет современник: «... и на Царицыне хотели пере-

капывать реку, а посошных людей было всех городов 35 000, и ничего они не сделали, все простояли напрасно».

Строительство Петровского канала велось вплоть до 1701 г. Но когда началась Северная война, финансирование проекта прекратилось.

Второй попыткой Петра соединить Волгу с Доном стало строительство Ивановского канала, который соединял реку Иловлю (левый приток Дона) с рекой Камышинка (приток Волги). Постройка канала была начата под руководством полковника Брекеля, затем управление стройкой взял на себя английский инженер Джон Перри.

Строительство канала началось в 1702 г. после заготовки необходимых для него материалов. Он должен был соединить реку Шат (бассейн Волги) в районе расчищенного от ила и торфа и углубленного Иван-озера (отсюда название канала) с верховьями Дона. На прокладку канала было собрано 35 тысяч крестьян, а позднее, после первых побед в ходе Северной войны, в прокладке канала участвовали и пленные шведы.

Замечу, что пленные шведы использовались на строительных работах и рудниках по всей России. Посему 23 июля 1721 г. вышло даже синодоидальное постановление, разрешавшее пленным шведам жениться на русских девках без перемены веры.

Первые суда были спущены на Ивановском канале в 1707 г. Было построено 14 шлюзов на Упе и 70 – на Дону. Навигация длилась только в половодье, в течение весны. Из-за недостатка воды в остальное время года канал использовался недолго, по нему прошло около трехсот судов, после чего в 1720 г. работы на канале были прекращены.

Итак, Петр Великий устроил куда больший ГУЛАГ, нежели Сталин. Разумеется, если речь идет не о бюрократической конторе, а о массовом принудительном труде на строительстве «народно-хозяйственных объектов». И если при Сталине в ГУЛАГе работало не более 10 % от общей численности строителей городов, заводов, каналов, железных и гужевых дорог, то при Петре города, крепости, дороги и каналы на 95–99 % строили подневольные люди – крестьяне, солдаты, колодники.

Ну а что более справедливо – заставлять трудиться осужденного судом преступника или хватать из семьи ни в чем не повинного крестьянина или мещанина и гнать его под угрозой кнута и виселицы на ударные стройки феодализма? На этот вопрос пусть ответит сам читатель.

Раздел II

Железнодорожный ГУЛАГ

Глава 1

Железнодорожный «ГУЛАГ» – финансовые аферы

В XXI веке в РФ возникла мода ставить памятники дореволюционным деятелям XVIII – XX веков, причем без всякого разбора.

Если памятники Екатерине II и Потемкину являются подлинно народными и народ был готов силой их защищать от банд националистов, то памятники Столыпину, Николаю II, Маннергейму, Колчаку, чехословацким легионерам и т. д. вызывают споры, а кое-где охраняются нарядами полиции.

Удосужился памятника и граф Петр Андреевич Клейнмихель. Часто отечественных читателей вводят в заблуждение громкие титулы – граф или барон. Это, мол, очень богатые и знатные люди. На самом деле на 1700 г. на Руси не существовало ни одного графа, ни одного барона, а были лишь природные князья Рюриковичи и Гедиминовичи. Московские самодержцы не назначили ни одного князя, поэтому все князья вели свой род по мужской линии от Рюрика и Гедимины.

Торговцы пирогами с грибами, певчие, истопники, брадобреи, князья из хохлов и свинопасов появились только при Петре I и его преемниках.

Так, Петр Андреевич Клейнмихель происходил из семьи бедных немецких дворян, прибывших в Россию «на ловлю счастья и чинов». Ну а графом его в 1839 г. назначил царь Николай I.

Сейчас либералы и монархисты славят Петра Андреевича за создание железной дороги Петербург – Москва в 1843–1855 гг.

Карьера Клейнмихеля началась в 1812 г., когда он стал адъютантом графа Аракчеева, естественно, тоже назначенного графа. Это во Франции графы были еще в VI веке.

К 1826 г. Клейнмихель уже флигель-адъютант при Николае I. Многие историки утверждали, что Клейнмихель усыновлял детей фавориток царя Николая I. Косвенным подтверждением этого служит его семейное положение. В браке с первой женой Варварой Кокошкиной за 16 лет у Петра Андреевича не было детей. Зато вторая жена, Клеопатра Ильинская, с 1833 по 1848 г. родила ему 8 (!) детей.

В 1835 г. Клеопатра получила орден Св. Екатерины, а в августе 1851 г. стала статс-дамой.

Разумеется, главное не в этом. Вначале Клейнмихель резко выступал против строительства железной дороги. Но после решения Николая I строить железную дорогу Петербург – Москва стал горячим поклонником «железки». Ну а в 1841 г. он стал начальником строительства дороги, хотя, по воспоминаниям современников, был уверен, что тендер – это морское судно.

В ходе строительства железной дороги имели место огромные хищения. Сам Клейнмихель взятки принципиально не брал. Но если верить современникам, их собирала графиня Клеопатра Петровна.

Вступивший на престол Александр II в 1855 г. немедленно уволил Клейнмихеля со всех постов и сослал в Государственный Совет, в делах которого Петр Андреевич почти не принимал участия.

По сему поводу в Петербурге ходили эпиграммы. Октябрь 1855 г.:

Благодарю тебя, творец...
Клейнмихеля не стало!
Ворам, мошенникам – конец.
Дорогам же – начало!
Четырнадцать он лет путями правил,
А сам жил без пути и правил.

А может, на бедного графа наговаривают?

Так откуда у Клейнмихеля столь огромное состояние? На царской службе даже у генералов жалование было невелико, а Клейнмихель жил с роскошью.

Откуда взялись деньги на огромный замок в селе Пристенное Курской губернии, купленный Петром Андреевичем Клейнмихелем?

А вот его сын Николай прожил всего 42 года, зато стал генерал-майором. А его вдова Мария Клейнмихель в конце XIX века построила огромный роскошный дворец в стиле модерн на Каменном острове в Петербурге.

Дабы не быть записанным «квасными патриотами» в русофобы, процитирую историка Максима Калашникова:

«Поскольку строительство первой в России большой дороги (Москва – СПб., 1851 г.) велось государством и при этом буквально утонуло в воровстве (верста строилась втрое дороже истинной стоимости), правительство при Александре Втором решило заняться, говоря нынешним языком, приватизацией и дерегуляцией. То есть отдало железнодорожные стройки в руки частного капитала. Аргументация – как сегодня (госкорпорации – это воровство, а частник – эффективен).

Ну и понеслась “дерегуляция”...

В 1867 г. Российской империю потряс скандал с приватизацией государственной Николаевской железной дороги Москва – Петербург. Принадлежа казне, дорога была вполне прибыльной, давала отличный доход. И потому её решили приватизировать, отдав Главному обществу российских железных дорог, созданному крупнейшими еврейскими банкирами (братьями Перейра, Колиньоном и др.) и финансистами Парижа, Лондона и Петербурга ещё в 1857 г. Общество было хитрым: вроде частным, но русское правительство гарантировало ему 5 % прибыли на вложенный капитал. То есть вору, завышай расходы-издержки, а русские тебе всё равно прибыль обеспечат. За счёт страны. Причём правление самого АО разместилось не в России, а в Париже. Дороги в собственность ему царский режим обещал отдать на 99 лет, а право выкупа за собой оставил лишь через 20 годков. По сути дела, русские стальные пути отдавались под внешнее управление.

Махинации начались с ходу. Акционерный капитал вроде бы собрали, но денег у ново-явленного АО... не нашлось. Оказывается, учредители расписали уставный капитал на себя, но денег не внесли. Пришлось выпускать облигации, занимать деньги на рынке.

А ведь когда сие общество только создавалось, оно хвастливо обещало всю Россию покрыть сетью чугунных магистралей без всякой помощи государства. В правлении общества вместе с еврейскими финансистами заседали и русские высшие сановники.

Планы у Главного общества железных дорог нарисовались грандиозные. Достроить Варшавскую ЖД, линию Динабург – Рига, трассы Москва – Нижний Новгород и Москва – Севастополь.

Однако к 1867 г. Главное общество РЖД оказалось фактически банкротом. Взявшись построить четыре дороги, оно только завершило Варшавскую дорогу и линию на Нижний Новгород. Не достроило Динабург – Рижской трассы, а к дороге на Севастополь даже не приступило. Причём стройки шли своеобразно: себестоимость дорог составила около 100 тысяч тогдашних рублей за версту, в два с лишним раза больше, чем у Клейнмихеля, строившего

трассу между Москвой и Петербургом за государственный счёт. (А ведь считается, что при Клейнмихеле себестоимость раздувалась в два-три раза!) То бишь по воровству эффективные собственники переплюнули даже чиновников Николая Первого. И хотя Главное общество РЖД обещало привлечь для строек именно западные капиталы, на деле оно продавало свои облигации в России. То есть всё вышло по-хищнически. Как только заработала Варшавская дорога, она тут же оказалась убыточной, и государству пришлось платить деньги иностранным акционерам.

<...>

В высшем русском свете практически открыто говорили о том, что царский Минфин подкуплен еврейскими банкирами из Англии. Что любовница царя, княжна Е.М. Долгорукая (княгиня Юрьевская), берёт миллионные взятки от грязных дельцов, чтобы повлиять на русского императора в нужном направлении. Что солидные суммы прилипают к лапкам царского брата, великого князя Николая Николаевича.

Таким образом, при железнодорожном строительстве частные дельцы вместе с царской “элитой” нагло грабили бюджет страны. Притом за счёт крестьян. Они-то, имея меньшую часть земли (большая была у помещиков), платили в 1872 г. 208 миллионов рублей налогов. А крупные землевладельцы – только 12 миллионов. Ещё платились сборы на содержание земств (местного самоуправления) – 8 миллионов. Так вот, половину платили крестьяне, половину – помещики. За счёт народа и покрывались махинации железнодорожной мафии.

<...>

В те времена Курско-Харьковско-Азовская железная дорога (К.Х.А.Ж.Д.), перешедшая в руки Самуила Соломоновича Полякова, получила своё, народное наименование: Каннибальская, Хамская, Адская, Жидовская дорога. Поляков на железнодорожных концессиях нажил фантастическое состояние. Причём грабил он страну вовсю: например, для получения концессии на К.Х.А.Ж.Д. он обещал построить рельсовый завод, но не построил его. Ему принадлежала, помимо вышеназванной, ещё и Воронежско-Ростовская дорога. Обе трассы прокладывались вроде бы ради развития всей угледобывающей отрасли на юге России. Но Поляков долго возил по этим магистралям только уголь с тех шахт, что принадлежали лично ему. Строительство дорог велось безобразно, с экономией денег на всём. С использованием мёрзлой земли для насыпей (они потом оседали), с укладкой скверных маломерных шпал. Поляков шёл на самые дикие махинации: закладывал акции своих дорог в банках, получал под них кредиты и потом, уже под будущие доходы, выпускал новые ценные бумаги. Потом, уже при Александре Третьем (этот симпатичный русский националист-державник правил в 1881–1894 гг.), дороги у евреев (и у остзейской немчуры) отберут назад, в государственную собственность. Тогда же выяснится, что Поляков расхитил около 40 миллионов рублей. Как пишет Дронов, всё познается в сравнении: личное состояние самого царя оценивалось всего-навсего в 15 миллионов рублей, а годовой военно-морской бюджет России 1875 г. равнялся 26 миллионам целковых. Да, неслабо поживился [Поляков. – А.Ш.]. А всё благодаря кому, читатель?

Примечательно, что в это время русская государственная казна гарантировала частным владельцам дорог их прибыли. То есть покрывала их убытки. Поэтому все эти блиохи-варшавские-поляковы могли спокойно класть в карман миллионные суммы от эксплуатации дорог в России, уводить их из дела с помощью мошеннических схем – а убытки всё равно покрывало в случае чего русское государство, сдирая налоги с миллионов крестьян, рабочих и купцов»⁹.

За терминологию и эмоции Калашникова я не отвечаю, но все изложенное верно, включая взятки княгине Долгоруковой. А насчет Самуила Соломоновича Полякова (1837–1887) добавлю, что он начинал карьеру почти без гроша в кармане – управляющим винокурным

⁹ Калашников Максим. Царство железнодорожных махинаций // Материалы сайта: <https://public.wikireading.ru/54074>

заводом. За «труды праведные» произведен в чин тайного советника, что соответствовало военному чину генерал-лейтенанта или вице-адмирала.

О коррупции в железнодорожном строительстве в 1843–1917 гг. можно написать много томов. Тут же я приведу лишь несколько неоспоримых фактов. Отправимся в путешествие на Южный берег Крыма. Там до наших дней дошли дворцы середины XIX – начала XX века. Их владельцами были цари, великие князья и железнодорожные инженеры. Вот дворец Суук-Су в Гурзуфе. Построен на средства железнодорожного инженера В.Н. Березина. Большевики отдали его дворец пионерам «Артека».

А вот роскошная вилла «Нюкта» («Башня ночи») в Симеизе построена на средства инженера В.М. Кузьменко. Кстати, он не единственный инженер-железнодорожник, построивший дворец на ЮБК.

Но как на инженерное жалованье построить роскошный дворец? Мой дед Василий Дмитриевич Широкоград при Николае II тоже был железнодорожным инженером. Не голодал, но чтобы дворец...

Просто при строительстве железных дорог, мостов и т. д. инженеры сами заключали подряды с купцами и капиталистами. В итоге к их рукам прилипали миллионы.

Нельзя не упомянуть еще об одном железнодорожном инженере – Александре Павловиче (Павлиновиче) Клягине. Его дед был простым лесником и нажился на незаконной вырубке леса. Отец стал лесником у богатого помещика. Вскоре и сам Павел (Павлин) Клягин купил имение Крапиловку близ Брянска. 24 августа 1884 г. у него родился сын Александр.

Окончив «Технологичку», Клягин отправляется на строительство железной дороги Красный Кут – Астрахань, где и сколачивает большой капитал. Вроде бы опять ничего особенного. В те годы инженеры-путейцы имели большую свободу в заключении подрядов при строительстве как частных, так и казенных железных дорог и легко наживали капиталы.

И вот Клягин поставляет строителям сотни тонн первоклассного камня для строительства мостов и железнодорожных зданий. Откуда?

В нескольких верстах от трассы железной дороги находились развалины огромного города – столицы Золотой Орды Сарай-Бату, который в начале XX века называли Селитряным городищем. Именно оттуда, безжалостно разрушая дворцы и мечети XIII–XIV веков, наш герой вывозил многие сотни и даже тысячи тонн камня.

Сделай подобное спустя 20 лет нарком путей сообщения Лазарь Каганович, его бы до сих пор поносила либеральная пресса, но о деяниях Клягина было забыто.

В 1914–1915 гг. Клягин состоял инженером для особых поручений при Министерстве путей сообщения в Петербурге и начальником хозяйственного отдела (заведующим отделением хозяйственных заготовок Управления) по постройке Мурманской железной дороги.

В 1916 г. Клягина послали во Францию и Бельгию для закупок материалов в качестве представителя Министерства путей сообщения.

В Париже Клягин по совместительству становится сотрудником военного агента (атташе) графа генерал-майора Алексея Александровича Игнатьева. Замечу, что в те годы Алексей вел крупные аферы, принесшие ему миллионы франков. А проверять военного агента в Париже было некому – главой русской контрразведки в Париже был его родной брат граф полковник Павел Александрович Игнатьев. Сотрудники русской миссии именовали военные заказы во Франции «майоратом Игнатьевых».

Сколько заработал Клягин под началом графа Игнатьева, установить невозможно, но к 1920 г. он был очень богатым человеком и основал в Париже фирму Etablissements A. Klaguine. В 1920 г. Клягин занимался поставками оружия и различного снаряжения в Крым и состоял в хороших отношениях с бароном Врангелем.

По приходе же врангелевской армады в Константинополь Клягин приступил к распродаже оружия и боеприпасов русской армии. Создается еще одна контора – *Sospete anonume exploiration* – Анонимное общество эксплуатации запасов.

Клягин становится одним из крупнейших торговцев оружием в мире и масоном «высокого градуса» в четырех ложах.

В России Клягин женился на столбовой дворянке и получил хорошее приданое. Во Франции в 1926 г. на одном из литературных вечеров он встретил девятнадцатилетнюю «красавицу, студентку», правда, не комсомолку Клэр Робан. Александр Павлович немедленно разводится с Марией Николаевной и женится на Клэр.

В качестве свадебного подарка он преподнес ей здание в самом центре Парижа, рядом с Триумфальной аркой, построенное в начале 20-х гг. XX века в модном тогда стиле ар-деко. Там находился роскошный отель «Наполеон». О «звездности» отеля говорят цены номеров конца XX века – за сутки от 380 до 580 долларов США.

От Клэр у Александра Павловича было двое детей. Гувернанткой в семье Клягина служила баронесса Клейнмихель, а управляющим отеля «Наполеон» в течение 40 лет – Иван Маковский, внук известного художника.

1 марта 1952 г. А.П. Клягин скончался и был похоронен на самом престижном русском кладбище в Париже Сент-Женевьев-де-Буа.

Наследники Клягина 60 лет хранили и хранят гордое молчание о своем отце и деде. Никакой информации о его личной, политической и коммерческой деятельности. Не опубликовано ни одной фотографии Александра Павловича. «А был ли мальчик?»

Зачем нам ворошить прошлое? Нужно ли нам знать о коррупции второй половины XIX – начала XX века?

Нужно, чтобы видеть разницу между царским и советским ГУЛАГом. Там тоже были жестокие начальники, вспомним, как тот же Клейнмихель ни за что ни про что насмерть забил станционного смотрителя. Но начальники советского ГУЛАГа радели о новой стране, а начальники царского ГУЛАГа – в первую очередь о своем кармане.

Ну а главное, пора понять, что коррупция XXI века вокруг нас не является следствием ошибок каких-либо деятелей – Ельцина, Гайдара, Чубайса и т. д. Никакого «капитализма с человеческим лицом» в России никогда не было и не будет. И железнодорожные аферы – хорошее тому подтверждение.

Еще хуже, что в царской России не было эффективно функционирующего капитализма. Если взять стоимость постройки крейсера (фрегата) на казенных отечественных верфях за единицу, то постройка этого же корабля на частных верфях Российской империи составляла 1,5–2,5. Зато на верфях Франции, Англии и США этот коэффициент 0,8–0,5 (там капитализм был!).

В Первую мировую войну русская армия держалась исключительно за счет казенных военных заводов. Если бы не они, то за месяц армия кайзера заняла бы Петроград и Москву.

Все заводы, производившие артиллерийские и стрелковое оружие, были казенными. Два частных завода, производившие артиллерию, не справились с заказами и были национализированы: Обуховский – в 1886 г. и Путиловский – в 1915 г.

В 1914–1917 гг. артиллерийские снаряды, выпускаемые частными заводами, стоили в 1,5–2 раза дороже, чем снаряды, выпускаемые по тем же чертежам на казенных заводах.

К 1914 г. длина казенных железных дорог составляла 51 500 верст, а частных – 23 100 верст, то есть в 2,23 раза больше. К тому же подавляющее большинство двухпутных железных дорог были казенными. А среди частных дорог было много однопутков, ведущих к своему руднику, а то и просто к имению.

В 1900 и в 1914 гг. речной флот в России был на 95 % частным и по тоннажу и числу судов первым в мире. А вот частный морской торговый флот России находился на 33–40-м

месте в мире, хотя и существовал на дотации государства. Почему? На реках конкуренции не было, зато на море Россия мешала всяким там англичанам, немцам, да еще прочим разным шведам и грекам.

Глава 2

Железнодорожный «ГУЛАГ» – подневольный труд

О руководстве Николаевской железной дороги Санкт-Петербург – Москва мы уже говорили. А кто же ее строил? В основном крепостные крестьяне, реже – государственные крестьяне. Чтобы не дразнить «квасных» гусей, процитирую Википедию:

«Подрядчик сам нанимал рабочую силу и сам же устанавливал систему и размеры оплаты труда. Но так как свободных, “вольных” рабочих рук в стране почти не было, то подрядчики в большинстве случаев вступали в сделки с владельцами крепостных душ – помещиками. Доверенные лица подрядчиков разъезжали по Псковской, Витебской, Виленской, Ковенской, Московской, Новгородской, Смоленской, Тамбовской, Тверской и другим губерниям, заключая с помещиками контракты на “приобретение” строительных рабочих.

Контракты между подрядчиком и помещиком заключались без какого-либо юридического участия крепостных крестьян. Их отправляли на строительство, не спрашивая согласия. В числе их было немало подростков и детей. Часть заработанных денег они должны были отдать помещику в качестве оброка. Государственный крестьянин заключал договор самостоятельно, но ввиду массовой неграмотности зачастую не мог его прочесть и верил агенту на слово. Распространённой практикой являлось, когда доверенные подрядчиков узнавали в губернских управлениях о районах, пострадавших от падежа скота, неурожая или крупного пожара и устремлялись туда. Они приезжали к сельскому начальству, сговаривались со старшиной или писарем. Последние за взятку выявляли самых бедных крестьян, не внесших вовремя податей, и вынуждали их заключать контракты.

Рабочие обеспечивались бесплатным питанием, заработная плата за сезон устанавливалась в 35 рублей для землекопа, 17,5 рубля для ровняльщика и крючника (19,5 и 9,8 копейки в день). Но из-за различных вычетов полную денежную сумму получить было крайне затруднительно. В случае болезни с работника вычиталось ежедневно по 15 копеек на питание и 5 копеек на лазарет. Вычеты зарплаты производились за болезнь, штраф, невыход на работу, невыполнение нормы. Если по причине дождя работа велась неполный рабочий день, то за весь день производился вычет. Были часты случаи намеренного занижения выполненного рабочими труда при обмерах со стороны подрядчиков. Во всех случаях рабочие отвечали друг за друга круговой порукой – так, за прогул одного артельщика со всех вычитали по 50 копеек».

Точно посчитать число умерших на этой железной дороге на удалось никому, равно как и полные затраты на строительство дороги. Официальная сметная стоимость – 43 млн рублей, фактическая – от 67 до 72 млн. То есть в среднем на 1 версту железной дороги приходилось около 100 тысяч рублей и двое умерших.

О строительстве дороги хорошо написал Николай Некрасов:

Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты.
А по бокам-то всё косточки русские...
Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?
Чу! восклицанья слышались грозные!
Топот и скрежет зубов;
Тень набежала на стекла морозные...
Что там? Толпа мертвецов!
То обгоняют дорогу чугунную,
То сторонами бегут.
Слышишь ты пение?.. «В ночь эту лунную

Любо нам видеть свой труд!»

После 1991 г. стихотворение Некрасова «Железная дорога» было исключено из школьной программы: «Детки, учите только Солженицына – там всё написано».

6 (18) января 1886 г. вышел закон «О занятии арестантов работами». Согласно ему, время работы арестантов летом составляло 11 часов, а зимой – 10 часов.

«После Закона 1886 г. о труде заключенных стали издаваться дополняющие его циркуляры. Одним из них был Циркуляр от 3 марта 1888 г., определявший виды арестантских работ. Особое внимание уделялось внешним или, как их еще называли, наружным, общим работам. Заключенные уездных тюрем Санкт-Петербургской губернии, например, занимались сплавкой бревен и дров по рекам, косили траву, сушили сено, исправляли железную дорогу, чинили мосты. Для арестантов Псковской и Новгородской губерний работы часто ограничивались очисткой площадей и мест около присутственных и городских зданий. Внутренними считались работы в мастерских и реже – в камерах.

Занятия арестантов в тюрьмах северо-западных губерний особым разнообразием не отличались: повсеместно практиковали портняжное, сапожное, бондарное, слесарное ремесло, плетение из мат и мочал соломенных вещей, лаптей из лык, вязание чулок, носков, прядение льна и т. п. Наконец, небольшая часть арестантов занимались приготовлением пищи (кашевары), выпечкой хлеба (хлебопеки), работали в качестве ламповщиков, банщиков, стирали и чинили белье, обрабатывали тюремные огороды»¹⁰.

Однако охватить системой ГУЛАГа все отрасли производства ни у Александра III, ни у Николая II не получилось.

Против ГУЛАГа насмерть встали все предприниматели и купцы. Разумеется, не из жалости к эзкам, а ради собственной выгоды. Они испугались конкуренции ГУЛАГа. Поэтому попытки властей создать эффективные и рентабельные предприятия, где бы работали заключенные, провалились.

Но тут речь идет только о Европейской части России. В Сибири и на Дальнем Востоке картина была совсем иная.

Там каторжникам конкурентов не было, да и вообще работать на царских стройках было попросту некому. Например, в 1890 г. число ссыльнокаторжных в составе дальневосточного населения составляло в Забайкалье – 2,3 %, в Амурской области – 1,8 %, в Приморской – 1,4 %, на острове Сахалин – 39,7 %. Ежегодно правительство увеличивало число этапов ссыльнокаторжных, которых направляли на окраины страны. Вызвано это было тем, что в начале 90-х гг. XIX века в Центральной России каторжные тюрьмы упразднились, и сосредоточением тюремного населения становились Дальний Восток и Забайкалье.

На Сахалине добыча каменного угля велась исключительно каторжанами. Впервые осенью 1853 г. на Сахалине матросы со шхуны «Восток» вручную добыли первые 30 тонн угля. Но начальство быстро смекнуло, что добывать уголь на Сахалине куда выгоднее с помощью каторжников. С 1858 г. там работали каторжники.

«Первые каторжники, добывавшие там уголь, работали фактически без охраны – бежать в совершенно диких краях было некуда, а казна платила им 2 копейки за каждый добытый пуд угля. Труд заключённых оказался крайне выгоден: добыча одной тонны сахалинского угля в итоге стоила казне 1 рубль 25 копеек, тогда как за тонну японского угля платили свыше 20 рублей, а британский уголь стоил 68 рублей (!).

18 апреля 1869 г. император Александр II подписал указ об учреждении каторги на острове Сахалин. Официально документ назывался «Положение Комитета об устройстве каторж-

¹⁰ Материалы сайта: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/27434-pravovye-osnovy-truda-zaklyuchennykh-rossijskikh-penitenciykh-uchrezhdeniyakh>

ных работ” – предполагалось, что каторжники будут осваивать далёкий остров и добывать уголь для Сибирской флотилии...

Но до появления Транссибирской железной дороги оставалось ещё почти 40 лет, поэтому каторжники шли на Восток пешими этапами. Путь из Москвы в Забайкалье занимал больше года и обходился государству минимум в 125 рублей на одного заключённого. Отправить каторжника из Иркутской губернии на Сахалин – больше двух тысяч вёрст только до Охотского моря – стоило ещё дороже, почти 150 рублей. За первые три года существования каторги на остров сумели доставить ещё 665 приговорённых, затем новых заключённых на Сахалин не поступало целых восемь лет: слишком дорогим, тяжёлым и долгим было пешее “этапирование” на край империи»¹¹.

Ну а после открытия Суэцкого канала каторжников стали завозить на Сахалин морским путем из Одессы.

25 июля 1878 г. в Германии был закуплен пароход «Саксония». Его зачислили в состав казенного Добровольного флота и переименовали в «Нижний Новгород». В декабре 1878 – мае 1879 г. пароход специально переоборудовали в Марселе в плавучую тюрьму.

Первый рейс, или, как тогда говорили, «сплав» плавучей тюрьмы на Сахалин состоялся летом 1879 г. Пароход «Нижний Новгород» за 52 дня перевез на Сахалин 569 каторжников. Любопытно, что корабль шел не под торговым триколором, а под Андреевским флагом. За следующие 20 лет на Сахалин через Суэцкий канал было перевезено 22 642 мужчины-каторжника и 1838 женщин-каторжниц. Иногда вместе с ними или вслед за ними на тюремных пароходах добровольно отправлялись на каторжный остров члены их семей – за два десятилетия таких было 1548 женщин и всего 6 мужчин.

Замечу, что к перевозке заключённых привлекался не только «Нижний Новгород», но и еще ряд пароходов – «Доброфлот», «Ярославль» и др. Пароход «Кострома» с 235-ю арестантами 16 мая 1887 г. сел на камни и был разбит волнами у мыса Крильон – южной оконечности Сахалина.

«Большую часть плавания до Сахалина заключённые проводили в раскалённых тропической жарой трюмах, когда пароход шёл через Красное море и Индийский океан. Доктора тюремного ведомства оставили записки с ежедневными замерами температуры и влажности воздуха в трюмах с каторжниками. В зависимости от погоды там было от 30° до 40° жары, усугублявшейся стабильно высокой влажностью – от 85 %. Страшная жара и духота – основной мотив всех дошедших до нас воспоминаний о плавучем «этапе» на Сахалин. Бывший студент петербургской Военно-медицинской академии Борис Еллинский, получивший за революционную деятельность 20 лет каторги, плыл на Сахалин в 1894 г. и позднее описал быт раскалённого трюма: “Люди пораздевались донага. Пот лил со всех ручьями, как в бане. Грудь сжимало и в глазах мутило. Казалось, что голова сейчас лопнет от боли. У многих все тело покрылось нарывами, из которых сочился гной. Это – так называемая тропическая сыпь. Появились смертные случаи от тепловых ударов... Как только с кем-либо случался обморок, кричали часовому; он давал свисток; являлись два санитары и уносили беднягу на палубу. Большинство не возвращались уже оттуда. После я узнал, что почти все они умерли и их спустили в море зашитыми в холст”. По статистике, в ходе каждого рейса от Одессы на Сахалин через Египет из 500–700 каторжников умирало от 5 до 30 с лишним человек»¹².

За четверть века существования Сахалинской каторги заключённые добыли на острове почти 600 тысяч тонн угля. Подневольный труд здесь мог бы продолжаться и далее, но после Русско-японской войны, когда южная половина острова отошла к Японии, Сахалинскую каторгу пришлось закрыть.

¹¹ Материалы сайта: <https://dv.land/history/katorzhnyi-trud>

¹² Материалы сайта: <https://dv.land/history/katorzhnyi-trud>

В феврале 1891 г. вышел указ о строительстве «сплошной через всю Сибирь железной дороги» от Челябинска до Владивостока. Сооружение ее было объявлено «великим народным делом».

Магистраль делилась на семь дорог: Западно-Сибирскую, Средне-Сибирскую, Кругобайкальскую, Забайкальскую, Амурскую, Северо-Уссурийскую и Южно-Уссурийскую. Позднее добавилась Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД).

В том же 1891 г. Министерство путей сообщения пришло к выводу, что на дальневосточных землях железнодорожное строительство невозможно без использования каторжников. В то время начиналось строительство знаменитого Транссиба – железной магистрали через весь континент от Урала до Владивостока. Но в Приморье и Приамурье с их малочисленным населением просто не хватало рабочих рук для столь масштабных работ, к строительству трассы пришлось привлекать солдат и наемных рабочих-иностранцев из Китая и Кореи. Дополнительно решено было использовать и силы каторжников.

23 апреля 1891 г. плывший из Одессы через Суэцкий канал пароход с партией каторжников в количестве 600 человек вместо Сахалина был направлен во Владивосток, где каторжники и приступили к строительству Уссурийской железной дороги. Эта трасса протяженностью почти 1000 верст должна была соединить Владивосток с Хабаровском.

В 1895 г. на строительстве Уссурийской железной дороги было занято более 13 тысяч человек, из них всего 400 человек вольных рабочих. Остальные – солдаты, нанятые китайские бедняки и каторжники. С 1893 по 1900 г. здесь ежегодно трудилось 3–4 тысячи каторжан.

Их рабочий день продолжался с 6 утра до 6 вечера, с двухчасовым перерывом на обед и отдых. Питание каторжан было столь же «скромным», как и у их собратьев по несчастью на Сахалинской каторге, но в качестве поощрения им четыре раза в месяц выдавали по чарке водки.

Помимо железной дороги каторжники построили на Дальнем Востоке и первое шоссе – тогда оно называлось Амурская колесная дорога, а каторжники называли ее просто «колесухой». Эта дорога протяженностью 1035 км соединяла Благовещенск с Хабаровском. Дорожные работы начались в 1898 г. и шли целое десятилетие – ежегодно на них были заняты примерно две тысячи заключенных. На строительстве Транссиба впервые в России появились концентрационные лагеря.

«С марта по ноябрь каторжане жили в палатках посреди амурской тайги, а с наступлением холодов строили себе землянки. Но в отличие от советских времён, по законам царской России телесные наказания заключённых были разрешены официально. И администрация лагерей начала XX века активно пользовалась этим правом. Как вспоминал бывший суфлер Казанского театра оперетты Юлий Соболев, за революционную деятельность оказавшийся на каторге и три года проработавший на строительстве Амурской дороги: “Нас бьют, когда идёшь на работу, бьют, идя с работы, во время работы. Бьют и ночью, когда громко говоришь в палатке...”

<...>

“В 4 часа утра нас выгоняют на работу, – рассказывает Соболев про каторжный труд, – только-только светает, когда мы вылезаем из палаток и двумя длинными шеренгами выстраиваемся вдоль палаток... Мы в рваных, грязных рубахах, многие из нас босиком... Солдаты вскидывают винтовки, мы – лопаты, и десятками выходим на дорогу, десяток за десятком шлёпаем по грязи, десяток за десятком отбиваем вёрсты, а их немало: 12 вёрст надо пройти, чтобы добраться до участка, и те же 12 вёрст обратно, когда погонят домой...” Тяжкие условия труда провоцировали побег в глухую тайгу. Юлий Соболев так вспоминает 1906 г. на строительстве дороги: “В июне бежал матрос Масалков – политический; поймали его тут же, дали 25 розог и заковали, недель пять работал в кандалах, стоя по колена в воде... Парохин и Гришин на глазах конвойных бросились в лес; загремели выстрелы; на помощь прибежали остальные конвойные.

Минут через 20 поймали и сквозь строй провели: конвойные зверски работали прикладами; Гришин тут же умер...»¹³

В 1907 г. началось строительство Амурской магистрали.

«Министр внутренних дел Пётр Столыпин распорядился о строительстве силами заключённых не только шоссейной, но и железной дороги вдоль Амура – две тысячи вёрст в тайге от Хабаровска до Нерчинска. Столыпин приказал строить эту дорогу без привлечения наёмных рабочих из Китая, поэтому основной силой вновь стали каторжане. Для поощрения заключённых был издан приказ, что “отличившимся в прилежании к труду и поведении сроки сокращаются по расчёту одного месяца действительного участия в работах за два”.

Для строительства барачков вдоль линии железной дороги у казны не хватило денег, арестантам вновь пришлось ютиться в старых палатках, привезённых со строительства “амурской колесухи”. Зимой, когда работы по сооружению дорожного полотна становились невозможными, арестанты занимались заготовкой шпал, дров, леса и другого материала для нужд железной дороги. Рабочий день начинался около 5 часов утра и заканчивался в 7 часов вечера. С учётом перерывов на питание каторжники работали в среднем по 11 часов в сутки.

Показательно, что численность конвойных солдат и охранников немногим уступала числу каторжан. Так, в 1913 г. на строительстве Амурской железной дороги работало 3193 каторжанина, а их охраняли 281 надзиратель и 1586 солдат при 25 офицерах. Фактически на трёх каторжников приходилось два охранника. Но и это не предотвращало побеги отчаявшихся людей. Архивы МВД содержат типичные доклады о подобных происшествиях. Например, 2 июня 1913 г. около 5 часов утра из лагеря Второй дорожной команды у станции Ту (ныне в Шимановском районе Амурской области) бежали 15 арестантов. При преследовании беглецов шестеро из них были убиты»¹⁴.

В 1915 г. строительство Амурской дороги было завершено, и поезда из Петербурга во Владивосток смогли идти только по территории Российской империи.

В 1893 г. министр финансов С.Ю. Витте предложил царю построить на Севере новый военный и торговый порт. Летом 1894 г. министр финансов устроил ознакомительную поездку по приморским районам Архангельской губернии с целью определить место для закладки порта. Получив напутствие от Александра III «найти там такого рода незамерзающую гавань, где можно было бы строить большой военный флот, такую гавань, которая послужила бы нам главной морской базой», Витте в сопровождении многочисленной свиты из правительственных чиновников, журналистов, крупных промышленников и работников губернской администрации объехал весь Мурман и остановил свой выбор на Екатерининской гавани, лежавшей у самого входа в Кольский залив: «Такой грандиозной гавани я никогда в своей жизни не видел; она производит еще более грандиозное впечатление, нежели Владивостокский порт и Владивостокская гавань».

По результатам этой поездки С.Ю. Витте представил Александру III подробный доклад, в котором указал, что Екатерининская гавань «никогда не замерзает, весьма обширна, легко может быть защищаема... оттуда наш флот будет иметь прямой доступ в океан».

В докладе нашла отражение и специфика Севера – на период длительных полярных ночей Витте предлагал «устроить очень сильное электрическое освещение» местности, а для поддержания регулярной связи с центром Витте предложил провести телеграф и соединить гавань «двухколейной железной дорогой с Петербургом».

Увы, доклад читать было некому. В январе 1894 г. царь тяжело заболел, у него была болезнь почек и острая форма сердечной недостаточности. В сентябре 1894 г. Александра III

¹³ Материалы сайта: <https://dv.land/history/katorzhnyi-trud>

¹⁴ Материалы сайта: <https://dv.land/history/katorzhnyi-trud>

перевезли в Ливадию (царскую резиденцию в Крыму), где он находился в полубессознательном состоянии.

Ну а новый император Николай II под натиском дяди генерал-адмирала Алексея Александровича вместо Мурманского порта решил строить порт и крепость в Либаве. На эти цели денег ушло в два раза больше, чем на строительство крепости Порт-Артур.

Но вот Порт-Артур взят японцами, а 27 июня 1907 г. решением Совета государственной обороны была упразднена Либавская крепость.

В 1928 г. Либаву посетил американский журналист, который с удивлением бродил по безлюдным кварталам пустых казенных зданий, по развалинам огромной крепости и осматривал огромный порт, вход в который затянуло песком. В своем репортаже о Либаве он провел аналогию с романом Г. Уэллса «Война миров».

Но вот началась Первая мировая война, и Россия была отрезана от всего мира. У нее остались два и оба замерзающих порта – Архангельск и Мурманск.

Николай II был вынужден вернуться к плану Витте.

Построить дорогу длиной 987 верст (из них 250 – по болотам) планировалось в крайне короткий срок – к осени 1916 г. Общая стоимость строительства Мурманской железной дороги протяженностью 1054 км определялась в 180 млн рублей. По проектным наметкам Мурманская железная дорога с окончанием строительства осенью 1916 г. должна была обеспечить ежесуточную доставку около 470 тысяч пудов боеприпасов, медикаментов и всякого другого снаряжения и добиться перелома в войне.

Под давлением союзной Англии договор на прокладку северного участка (120 верст) был заключен с братом британского фельдмаршала Джона Френча Остином, который затребовал у царского правительства аванс 560 тысяч рублей золотом. Получив деньги и отсчитав себе комиссионные, Френч нанял исполнителя работ – английскую фирму «Братья Баультон и К^о», которая завезла канадских рабочих. Но работа не заладилась, и, уложив всего 10 верст полотна, они убрались восвояси.

Поначалу на строительство добровольно-принудительно согнали 30 тысяч русских крестьян. Но они мёрли и еще больше драпали на все четыре стороны. Тогда в июле – августе 1915 г. в район Кандалакши завезли первую партию из 3 тысяч военнопленных – немцев, австрийцев, венгров и др.

Замечу, что тогда привлечение военнопленных к строительству железных дорог категорически запрещалось всеми Гаагскими конвенциями. Пленные и русские строители жили в дощатых бараках без пола и окон. Кормили их в основном ржаной мукой. Больных эвакуировали с большим запозданием, и они долгое время находились вместе со здоровыми.

Осенью 1916 г. на строительстве Мурманской железной дороги работали 38 582 военнопленных, в основном австрийцев.

«Труд подневольных не был высокопроизводительным, вследствие чего сроки сдачи участков дороги срывались. И вот тогда вспомнили о добросовестных и исполнительных строителях Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) – маньчжурских китайцах.

А чтобы их завлечь, попросту обманули. Впрочем, сделать это было нетрудно, ибо они не представляли условий Крайнего Севера и по наивности думали, что их труд будет оплачиваться русскими властями так же, как и на строительстве КВЖД.

Летом 1916 г. опять же через Архангельск проследовали партии еще не подозревавших об обмане китайцев (всего до 10 тысяч), для временного размещения которых на Смольном Буяне наспех сколотили бараки. Жизнь в этих продуваемых, с протекающими крышами сооружениях являлась едва терпимой, но впоследствии ее вспоминали как райскую, так как слово «ужасающие» для определения условий, в которых оказались китайцы на стройке, безусловно, было еще мягким. Об этом свидетельствует рапорт александровского (кольского) полицейского исправника Рудакова, извещавшего Бибикова о следующих фактах:

“Недостаток в жилищах резко бросается в глаза при наблюдении жизни китайцев. Они помещены под дощатыми и торфяными навесами. Так как китайцы наняты на своих харчах, то питаются ягодами, недоброкачественными грибами (поганками), водорослями, которые поедают даже в сыром виде, и не гнушаются мясом павших животных. При таких условиях неудивительно, что заболевания среди них уже начались. Были и смертельные случаи. При наступлении зимы болезни могут принять значительные размеры, тем более что цинготные заболевания среди рабочих и пленных не прекращаются”.

Понятно, что подобные условия жизни и работы вызывали недовольство. Так, 26 августа 1916 г. китайцы, возмущенные невыплатой денег, бросили работу и в количестве 720 человек двинулись к селу Княжья Губа. И лишь с помощью выстрелов поверх голов были остановлены. Это происшествие побудило жандармского подполковника Перса послать губернатору телеграмму, в которой он просил срочно выделить на Мурманстройку дополнительный контингент солдат и жандармов. Перс писал, что их количество должно определяться из расчета один стражник на 40 рабочих и их следует снабдить кроме ружей нагайками, “ибо только ими можно управлять китайцами”.

Однако нагайками полосовали не только китайские спины, ими били и русских вольнонаемных рабочих. Об этом свидетельствует текст телеграммы, посланной Бибикину рабочей Фоминой. Она сообщала, что рабочие мало того, что не получают денег, но еще и подвергаются телесным наказаниям. Поясняя эти факты, кемский исправник Каняев невозмутимо докладывал: “По отношению к отказывающимся работать применяют принудительные меры до употребления плетей включительно. От наказанных заявления в полицию не поступают”.

Из содержания еще одной телеграммы видно, чем заканчивалось пребывание на Мурманстройке для тех, кому удавалось выжить:

“29 октября из Княжьей Губы пароходом отправлены 229 больных пленных и 500 больных рабочих и китайцев”. По прибытии в Архангельск они для “долечивания” помещались в те же бараки. А о том, что с ними происходило дальше, говорит тот факт, что невдалеке от Исакогорки в лесу было устроено китайское кладбище. Кстати, об этих тайных захоронениях упомянула Е. Фрезер в книге “Дом над Двиной”.

Еще об одном кладбище, о котором цензура также запрещала писать до Февральской революции, местные газеты сообщили сразу после падения царизма. Речь в них шла о Сурковской кошке (ныне о. Краснофлотский), на которую летом 1916 г. завезли закупленный для Мурманстройки скот – до 6 тысяч коров. В результате несогласованности предназначенное для коров сено поспешили отправить на север, а вот с отправкой животных не торопились. К осени скот съел всю имеющуюся на острове растительность и начал вымирать. Как писали газеты, с наступлением холодов над рекой стоял страшный рев замерзающих и умирающих коровушек, ставших заложницами бездеятельности и головотяпства бюрократической машины, которая накануне революции практически остановилась»¹⁵.

Один охранник полагался на каждые 30 китайцев и один – на 30 пленных. Охранников специально подбирали почти не говорящих по-русски, в основном из ингушей, черкесов и текинцев (туркмен). Несколько сотен пленных пытались бежать, но большинство неудачно. Царское правительство платило финнам по 100 марок за каждого схваченного беглеца.

30 ноября 1916 г. состоялось открытие сквозного движения на Мурманской магистрали протяженностью около 1,5 тысячи км, построенной в условиях Первой мировой войны за 20 месяцев. Одновременно с ее эксплуатацией продолжались достроечные работы – выборочная балансировка пути, отладка устройств тягового хозяйства, водоснабжения и т. п.

¹⁵ Материалы сайта: <https://sell-off.livejournal.com/16725155.html>

Честно говоря, комментировать царский ГУЛАГ не хочется, пусть каждый это делает сам. Просто противно, как откровенные жулики превозносят «Россию, которую мы потеряли», а все ее негативные моменты в нашей истории автоматом переносят на советскую власть.

Спросите школьника, что такое «продразверстка», и он отпаркует что-то о Сталине. Увы, впервые продразверстку ввел царь Николай II в конце 1916 г.

Кто ввел заградотряды? Естественно, Сталин в 1942 г. А как насчет приказа генерала Брусилова от 5 июля 1915 г.?

Лет пятнадцать назад вышла книга о разрушении соборов в Московском Кремле под сенсационным названием «Взорванный Кремль». Ну а сейчас Интернет забит сообщениями, в которых оплакивается «взорванный кремль» уже в Костроме.

Само собой разумеется, что оба кремля взорвали «проклятые большевики». А кто еще мог?!

Увы, церкви и храмы в Московском Кремле разбирались регулярно при всех царях. Начиная с конца XVIII века, при Екатерине снесли два храма, при Александре I – два, при Николае I – один. Ну а большевики снесли шесть храмов.

Любопытна мотивировка сноса церкви Николы Гостунского постройки 1477 г. К Александру I в 1817 г. приезжал в гости какой-то немецкий правитель. Царь решил показать ему парад на Ивановской площади Кремля. Церковь снесли за ночь.

В Костроме действительно большевики в 1934 г. взорвали два собора. Что же касается Костромского кремля со стенами и 12 (14) башнями, то они были снесены по указанию известной большевички Екатерины Великой, и на этом месте по ее же указанию разбили большой парк. (Сам там ежегодно летом гуляю.) Ну а местные власти в 1934 г. попросту расширили сей парк и убрали два оставшихся собора.

Итак, злодеи-большевики ни одного кремля так и не взорвали. А вот цари взрывали целые города. Причем не вражеские, а свои собственные. Мы уже знаем, как Петр I взорвал ради куража город Ниен в центре нынешнего Петербурга. А вот мало кто знает, что в январе 1705 г. Петр приказал взорвать город и крепость Дерпт (ныне Тарту), взятый русскими войсками еще в 1704 г. Подготовка к взрыву велась в тайне от жителей города. Внезапно их арестовали и всех выслали в район Вологды. И это в январе – феврале! Кстати, историки до сих пор спорят о мотивах этой акции Петра.

Ну а Александр I в 1810 г. уничтожил весь центр и большую часть города Бобруйска, и на этом месте была построена крепость. Николай I продолжил традицию и в середине 1830-х гг. разрушил центр и большую часть Бреста, а взамен построил крепость.

Ну а при Екатерине II, Александре I и Николае I капитально разобрали крепость и дома древнего Херсонеса, а добытый камень отправляли на строительство Севастополя.

Подобных примеров можно привести еще десятки.

Что же хочет доказать автор? Что царская Россия была тюрьмой народов, а СССР – «белым и пушистым»? Понятно, что нет. На мой взгляд, историкам пора разобраться во всех негативных моментах нашей истории и понять, где была государственная необходимость, где – просчет из лучших побуждений, а где – кураж от чувства вседозволенности.

Глава 3

Советский ГУЛАГ – что это?

Сколько людей находилось в системе лагерей, тюрем и колоний ОГПУ, НКВД и МВД? Подробно по годам читатель узнает это в приложении I. Тут же я отмечу, что в пресловутом 1937 г. сидел 820 881 человек, из них 104 826 человек (то есть 12,8 %) по политическим статьям.

Максимальное же число заключенных ГУЛАГа было в 1953 г. – 1 727 970 человек, из них 465 256 (то есть 26,9 %) по политическим статьям.

Таким образом, в 1937 г. и через 70 лет, в 2007 г., в лагерях сидело примерно одинаковое число людей – 820 и 886 тысяч человек. Ну а в США, «цитадели демократии», сейчас за решеткой находится целая страна – 2,2 млн человек. Это 25 % всех заключенных в мире.

Да, в 1937 г. люди боялись НКВД, но страх перед уголовниками был на порядок меньше, чем сейчас. Ни один москвич 1930-х или 1950-х гг. не поверил бы нашим реалиям – стальные двери в подъездах и квартирах жилых домов, зарешеченные окна первых этажей, дюжие охранники в самых ерундовых магазинах и лавках. В 1937 г. во всех подмосковных дачных поселках на каждом доме висела табличка с фамилией владельца. А в 1907 г. на табличке была не только фамилия, но и профессия владельца – коммерции советник Пупкин, врач Чехов и т. д. А сейчас под Москвой сотни тысяч дворцов в 2–4 этажа, владельцев которых не знают не только соседи, но и полиция.

Так, за кражи и грабежи личного имущества простых обывателей у нас практически не сажают. Да и за убийства сажают далеко не всегда. Вот, например, пьяная автоледи выехала на тротуар. Результат – два трупа. Автоледи дали реальный срок, но с отсрочкой на 14 (!) лет. Ну а через год она попала под амнистию.

Шестнадцатилетний Эрик Николаев, красуясь перед своей подружкой Дарьей Клюкиной, в чужом подъезде похитил стоявшее у двери автомобильное колесо и сбросил его с 12-го этажа на голову пешехода. Далее убийцы скрылись, а позже начали хвалиться убийством в Интернете.

Посторонние блогеры в инициативном порядке разыскали убийцу, и лишь тогда было возбуждено уголовное дело – «убийство по неосторожности». В итоге Эрик получил 1,5 года домашнего ареста, который сводился к необходимости ночевать дома.

А ведь даже если бы прохожий не был убит, кидать колесо с 12-го этажа – злостное хулиганство, а хищение колеса – кража. Но у нашей юстиции совсем другая точка зрения.

А вот образец «сталинского террора» – указ от 4 июня 1947 г. о наказаниях за хищение государственного и общественного имущества. Так, за кражу личного имущества полагалось от 5 до 6 лет заключения в ИТЛ, а за кражу, совершенную в составе воровской шайки или повторно, от 6 до 10 лет. За такую же кражу, присвоение, растрату или хищение государственного имущества предусматривалось заключение в ИТЛ на срок от 7 до 10 лет с конфискацией имущества или без конфискации. Кража, совершенная повторно, а равно совершенная организованной группой (шайкой) или в крупных размерах, каралась заключением в ИТЛ на срок от 10 до 25 лет с конфискацией имущества.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.