

СЮЙ ЦЗЯНЬ

ДОРОГА В НЕБЕСА

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ СТРОИТЕЛЬНОГО ЧУДА -
ВЫСОКОГОРНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
МАГИСТРАЛИ ЦИНХАЙ-ТИБЕТ



Цзянь Сюй

**Дорога в небеса. История
создания строительного чуда –
высокогорной железнодорожной
магистрالی Цинхай-Тибет**

«Автор»

2023

Сюй Ц.

Дорога в небеса. История создания строительного чуда – высокогорной железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет / Ц. Сюй — «Автор», 2023

Железная дорога Цинхай-Тибет, известная как «Дорога в небеса», является самой высокогорной и длинной в мире железной дорогой, проложенной в условиях вечной мерзлоты, одним из четырех крупнейших проектов современного Китая и заметным свершением в мировом железнодорожном строительстве. Через истории, поведанные от лица обычных дорожных строителей, книга рассказывает о непростом процессе преодоления трех основных проблем, с которыми столкнулись строители и инженеры: вечная мерзлота, высокогорная гипоксия и экологическая хрупкость зоны строительства. Железная дорога Цинхай-Тибет, протяженностью в тысячу миль, стала для тибетцев «добрыми руками, на которых дети заснеженного горного региона были перенесены в сад благоденствия, развития и процветания».

© Сюй Ц., 2023

© Автор, 2023

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ. ПЕРВЫЙ БИЛЕТ НА ПОЕЗД В ТИБЕТ	5
ГЛАВА 1. ОСЕННИЕ ВЕТРЫ НА ПОДЪЕЗДАХ К СТОЛИЦЕ	11
МАЛОСТЬ ГИМАЛАЕВ НЕ СКРЫТЬ ОТ ПРОНИЦАТЕЛЬНОГО ВЗОРА	12
БЭЙДАЙХЭ: СТАРЕЦ, НА ПАЛЬЦАХ РАССЧИТАВШИЙ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЦИНХАЙ-ТИБЕТ	15
ГРАНДИОЗНОЕ КИТАЙСКОЕ ТВОРЕНИЕ ПЕРВОГО ГОДА ВЕКА	19
ГЛАВА 2. МЕРЗЛЫЕ ЗЕМЛИ В ХОЛОДНЫХ ГОРАХ	26
ПОСЛЕДНИЙ ИДЕАЛИСТ ТИБЕТСКОГО НАГОРЬЯ	27
МУ ШЭНЧЖУН: ПЕРВЫЙ, КТО ПРОВЕЛ ИНЖЕНЕРНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ НА МЕСТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦИНХАЙ- ТИБЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	33
ЧУВСТВА, НЕ ЗАСТЫВШИЕ В ХОЛОДЕ ПУСТЫННЫХ ГОР	41
ПОКЛОНИТЬСЯ ГОРАМ, ПОКЛОНИТЬСЯ ОТЦУ, ПОКЛОНИТЬСЯ СЕРДЦУ	47
Конец ознакомительного фрагмента.	51

Цзянь Сюй

Дорога в небеса. История создания строительного чуда – высокогорной железнодорожной магистрали Цинхай-Тибет

ПРЕДИСЛОВИЕ. ПЕРВЫЙ БИЛЕТ НА ПОЕЗД В ТИБЕТ

Я направляюсь к конечной станции на бескрайних просторах Цинхая и Тибета – «городу солнечных лучей», Лхасе.

Но в эту минуту я нахожусь не в мчащемся в сторону Тибета поезде, мое путешествие по ведущей в священный город Цинхай-Тибетской железной дороге – путешествие литературное.

Эта расположенная на 30 градусах северной широты последняя таинственная обитель человечества, заснеженная окраина мира, принадлежащая лишь солнцу, луне и божествам гор, всегда таила в себе неисчислимое множество не поддающихся расшифровке загадок – географических, культурных, религиозных и исторических. Движение к Цинхаю и Тибету на самом деле напоминает неподвластное физическим чувствам приближение к религии, служению, границе, искушению, приближение к прошлому.

Меня всегда притягивала некая предопределенность прошлого, не стала исключением и сегодняшняя ночь. Мне казалось, что физически я в не столице, а купаюсь в холодном лунном свете в промерзших горах за тысячи ли отсюда.

Это – своего рода предназначение, историческое предназначение, принадлежащее Тибету.

Помню, как 13 сентября 2002 года такой же ясной и ветреной осенней ночью, как сегодня, держа в руках билет и пропуск, выданный мне Союзом писателей Китая и Министерством железных дорог для того, чтобы я мог описать ключевой строительный проект страны, я сел в поезд, направляющийся на запад. Так, с нулевого километра в Пекине берут свой отсчет четыре года, которые я посвящу интервью и написанию книги о Цинхай-Тибетской железной дороге. С того самого дня ни мой эмоциональный контакт, ни мой писательский плуг ни на минуту не покидали здешние бескрайние заснеженные пространства. Все собранное мной с 13 сентября до середины октября, когда я вернулся из Лхасы в Пекин, материалы интервью я временно отложил, потому что потребовалось четыре года с момента закладки фундамента Цинхай-Тибетской железной дороги до полного завершения строительства. А до официального ввода ее в эксплуатацию – шесть лет, и мне оставалось лишь ждать, только ждать. Взирая издали на Цинхай и Тибет, запрокинув голову к Куньлуню и Танг-Ла, я ожидал того момента, когда все участники строительства Цинхай-Тибетской железной дороги завершат свое грандиозное творение, столь же мощное и торжественное, как могучий Куньлунь, и я смогу переложить его на бумагу с помощью многовечных квадратных знаков, в текст, будто выгравированный на памятной стеле, инкрустированный на стенах, вздымающихся из Земли.

И пока я, погруженный в ожидание, взирал издали, мне казалось, что я живу на облаках, и все, что я писал в эти четыре года, было – о Тибете.

Я мог бы повернуться и уйти, но я все же остался, ради себя, ради сердца, оставленного в бескрайних степях, ради судьбы, которая навечно, неразрывно связала меня с Тибетом, но – что более важно – ради никому неизвестных простых людей, работавших на строительстве Цинхай-Тибетской железной дороги. На протяжении нескольких месяцев я писал, пребывая мыслями в безбрежной степи, и наконец смог покинуть безлюдную зону, когда в одну летнюю ночь в конце концов поставил в книге точку. То, что без всякого сознательного намерения время, когда я начал брать интервью, и время, когда я закончил написание текста, так совпали, связано только с моим Тибетским предопределением.

В мире людей есть множество вещей, которые невозможно уразуметь, но когда ты один на тибетской земле, ты можешь найти комментарии к ним и можешь истолковать их, опираясь на то, что обусловлено событиями прошлого.

Впервые я попал в Тибет первым летом последнего десятилетия XX века вместе с пожилым Инь Фатаном, первым секретарем Тибетского автономного района. Мы ехали в Тибет по Цинхай-Тибетской автодороге, отправившись в 5:30 утра 19 июля 1990 года из Голмуда. Я должен был заменить секретаря Инь Фатана, поэтому ехал в одной машине с генералом и его женой Ли Гочжу. Мы пересекли зону полярного климата. Четырнадцать лет спустя, 30 сентября 2004 года, я был один в Голмуде с интервью для книги о Цинхай-Тибетской железной дороге. 83-летний Инь Фатан и его жена Ли Гочжу с двумя дочерьми приехали в Тибет, чтобы принять участие в праздновании 100-летней годовщины отпора англичанам в Джангдзе. Он последний раз ехал по Цинхай-Тибетской автодороге, чтобы увидеть железную дорогу, ради которой не жалел усилий более двадцати лет. Меня поразило, что без какой-либо специальной организации или предварительного согласования (да и принимали нас две разные структуры) мы с ним оказались на одном этаже голмудского отеля «Цзинь лунь», меньше чем в пяти комнатах друг от друга. На рассвете следующего дня я встал, чтобы проводить пожилого генерала перед его подъемом в горы. Во время съемки общего фото на память полная луна над горами Куньлунь сияла как раз над вершиной моей судьбы.

Мне снова довелось увидеть полную луну в Куньлуэ. Два Праздника середины осени за два года интервью я провел у подножия Куньлуэ, не сомкнув, однако, глаз ни в одну из этих ночей.

В первый раз ночь Праздника середины осени я провел на Куньлуэ потому, что когда я третий раз собирался подняться в горы, там случился снегопад, перерезавший дороги и сделавший невозможным проезд автомобилей и движение людей, и под вечер я вернулся в Голмуд. В этих самых близких к небу местах приветствуют луну, поднимая бокалы, наполненные не вином, но чаем. Та же Луна освещала эти земли и во времена Цинь, и во времена Хань, и во времена Тан, помогая нам разделить эту протянувшуюся сквозь древность в современность ночь с преданными душами тех, кто похоронил свои кости в реке Гуаньхэ, душами, по-прежнему совершающими паломничество по Небесной дороге.

Второй раз ночь Праздника середины осени я провел на Куньлуэ, когда приехал брать интервью на путеукладочную базу 1-го бюро Китайских железных дорог. За окном уже пели и танцевали – начались гулянья в честь восхода полной Луны, а напротив меня сидели четыре работницы и по очереди рассказывали о том, как они попали на Тибетское нагорье. Каждая из них, рассказывая, принималась плакать, остальные плакали вместе с ней, да и я то и дело вытирал слезы. Все они были молодыми мамами, с маленькими еще детьми. На нагорье они уехали вслед за мужьями, бросив детей на попечение пожилых родителей. Я им говорю: в Праздник середины осени, когда восходит полная луна, нужно звонить родным, почему же вы не звоните? Они отвечают, что звонили в обед. Меня это поразило—не звонить сейчас, когда полная луна вышла, а почему-то звонить заранее, в середине дня, когда и луны еще нет. Работницы на это ответили, что если позвонить сейчас, дети и старики будут плакать на том конце, они сами будут плакать на этом, и члены одной семьи, отделенные тысячами ли, но освещаемые одной

луной, оросят слезами Куньлунь. Над тысячью гор светит луна, собирая их вместе, ради Небесной дороги сквозь заснеженный край, чтобы тысячи семей могли собраться за одним столом, они здесь одни, без семьи. Одна из работниц рассказала, что, когда она позвонила дочери в обед, чтобы обменяться благопожеланиями в честь Праздника середины осени, та говорила и пела, пела и плакала: «Мама, мамочка, я люблю тебя, как мышка любит рис». В этот момент у меня перехватило дыхание, и мужские слезы покатались вслед за слезами четырех работниц.

Лунный свет расплескался по снегам Куньлунь, по небесному дворцу, по миру людскому. В тот момент был я ближе всего к Небесному дворцу, и я хотел бы сорвать полную луну того Праздника середины осени на горе Куньлунь, круглую и низкую, и подарить ее людям, но набрал лишь пригоршню холодной, освещенной луной воды. Вдруг в одно мгновение вокруг установилось полное безветрие, погрузив окружающий мир в безмолвие и тишину, передо мной лежала раскинувшаяся морем Гоби. Как же вынести разлуку людям, освещенным одной луной?! Вместе с четырьмя машинистками укладочных кранов я излил слезы ностальгии по родным местам, которые смыли последние капли моего легкомыслия и поверхностности. Перед лицом прочертившего небосвод могучего Куньлуня избитые романтические мотивы и притягательность мирской суеты казались ничтожными и надуманными. И хотя мое письмо больше не будет фальшиво-лирическим, я записал трогательные чувства сегодняшнего вечера, особенные трогательные чувства, которые могут возникнуть только у того, кто исходил Тибетское нагорье.

В вечерних сумерках одного из дней поздней осени этого же года я с глубоким вздохом снова сел перед компьютером и набрал первую строку на электронном экране. Я отправлялся в литературное путешествие, но мой дух по-прежнему в одиночку брел по далекой земле. Эта книга на самом деле является самым трудным путешествием в моей профессиональной писательской карьере. Не только из-за трудностей, связанных со сбором интервью, но и из-за того, что большинство из них происходило в местах, где мозг, страдающий от гипоксии, работал медленно. За эти годы я побеседовал с более чем тремястами людьми, беспорядочно исписав пять толстых блокнотов. Я всегда, даже когда последний из них был окончательно закрыт, помнил о том, как мои писательский энтузиазм и литературный дар едва не потерпели поражение на железнодорожной линии Цинхай-Тибет. Тем не менее, как и в случае с восхождением на заснеженную гору, покорить вершину и получить право смеяться последним сможет тот, кто сумеет быть упорным до конца.

Аккорды последней главы отзвучали в моем уединенном кабинете. По спящей улице длиною в десять ли снова прокатился грохот колес, прорезав тишину осенней ночи, но этой ночью я не ложился – я брел, одинокий, среди громоздящихся ледяных гор, все еще на пути к святому городу.

Я никогда не забуду одно место в Дамшунгской степи – Вуматанг. Если, спускаясь вниз, пройти несколько километров, можно увидеть восемь тибетских ступ, которые столетия стояли здесь среди снегов и ветров. Я трижды миновал это место торопливо, проездом, и трижды останавливал машину, чтобы засвидетельствовать свое почтение. Многие западные искатели приключений добирались сюда через многочисленные трудности лишь для того, чтобы тибетские солдаты Кашага преградили им путь и вынудили их вернуться. Жена голландского миссионера даже родила здесь ребенка и здесь же его похоронила. В один из приездов я тихо подобрал старый молитвенный флажок с напечатанным с одной стороны священным текстом и увез его с собой в Пекин, спрятал в своей комнате. Когда-то я подобрал и камень мани с выгравированной на нем шестислоговой мантрой и увез его за тысячи ли, в Юньнань. Я подарил его своей матери, которая, однако, послала его в монастырь, для молитв за благополучие в этой земной жизни.

Но когда я в третий раз проезжал восемь ступ в 2004 году, я, к удивлению своему, обнаружил, что одна из них рухнула. Что это значило? О чем это говорило?! Я не смогу объяснить.

Нет ответа. В этих загадочных местах, кажется, многие вещи остаются без ответа, утонов в безмолвии. Заметает снегом ветер, разгоняя пыль мирской суеты, и за ветром улечучивается прошлое, оставляя только «сейчас».

В небесный край ты поднимаешься в безмолвии, но прозорливые глаза твои могут наблюдать за всем живым. Внизу от ступ Цюцзына находится самая большая группа молитвенных флагов в Дамшунгской степи. Позади нее лежит, обращенная к небу, главная вершина хребта Ньэнчентангла, будто богиня, беззащитно, по временам прикрывая красивую фигуру взметнувшимся снежным туманом или толстым облачным одеянием. Но если ты искренен сердцем, если ты связан предопределением с божествами гор, то иногда, подняв глаза, ты сможешь разглядеть среди вьющихся облаков и тумана богиню, лежащую на вершине горы, – со столь высоким «индексом привлекательности», что перед ней преклоняются, ею восхищаются паломники со всего света.

Летят по ветру молитвенные флаги – молитвенные флаги, подобные душам. Я же отправляюсь в литературное путешествие, – поклоняясь на каждом шагу, двигаюсь к священному городу Лхасе.







ГЛАВА 1. ОСЕННИЕ ВЕТРЫ НА ПОДЪЕЗДАХ К СТОЛИЦЕ

Центр [вселенной], царь горы Меру,
Не двигайся, непоколебимым оставайся, пожалуйста.
[Чтобы] солнце и луна, [совершая] кругооборот,
Ошибочных намерений [сбиться с пути] не имели¹.

Далай-лама VI Цаньян Джамцо, «Любовные песни»

¹ Перевод приводится по изданию: Цаньян Джамцо. Песни, приятные для слуха. Издание текста, перевод с тибетского, исследование и комментарий Л. С. Савицкого. М., 1983. С. 138.

МАЛОСТЬ ГИМАЛАЕВ НЕ СКРЫТЬ ОТ ПРОНИЦАТЕЛЬНОГО ВЗОРА

Впервые слова «Цинхай-Тибетская железная дорога» я услышал в Пекине, в хутуне Дагу-айбан в Сисы, в доме пожилого Инь Фатана, впервые услышал, что ее конечный пункт будет в Таванге, родине шестого Далай-ламы, Цаньяна Джамцо. С написанным на лице изумлением я пробормотал:

– Как же это возможно!

– Так и есть.

Старик был чрезвычайно доброжелателен, без тени суровости провинциального чиновника высшего ранга, как можно было бы себе представить. Он сказал это мне с расслабленной улыбкой, но так, что его слова не допускали никаких сомнений.

За окном была первая весна последнего десятилетия двадцатого века. Ласковые прикосновения весеннего солнца, клонящегося к западу, легли на Янлинь и, проникая через оконные стекла, освещали гостиную. Старик посмотрел вдаль, мыслями, казалось, снова устремившись к Тибету.

– Это проект мирового уровня и это мечта целого века. Трое великих людей нашего столетия, Сунь Ятсен, Мао Цзэдун и Дэн Сяопин, мечтали оставить на Тибетском нагорье грандиозное, исторического значения творение. Проект Цинхай-Тибетской железной дороги трижды запускался и трижды останавливался, и я до сих пор не перестаю призывать к его осуществлению.

– Господин Сунь Ятсен тоже хотел построить железную дорогу в Тибет? – я впервые услышал об этом.

– Конечно, об этом написано в «Программе строительства государства», вы разве не читали?

– Первый раз слышу! – я покачал головой.

Как только наш разговор коснулся Тибета, старик Инь Фатан заговорил взволнованно.

– Знаете, какую конечную станцию железной дороги в Тибет представлял Сунь Ятсен в начале века?

– Так понятно, что Лхасу! – сумничал я.

– Неверно! – Инь Фатан с улыбкой продолжил: – Из Лхасы дорога должна была пойти на юг, через реку Ярлунг-Цангпо, через уезд Цона, прямо к Тавангу на южном склоне Гималаев— это родина Далай-ламы VI Цаньяна Джамцо. В северном направлении она должна была пройти через горы Гангдисе, до административного центра Нгари, в Сингикабабе.

– Вот это да, какой масштаб! – я был невероятно удивлен.

– Да! – с восхищением сказал Инь Фатан. – У господина Сунь Ятсена в начале 20-го века были две большие мечты. Первая – это строительство водохранилища Санься, а вторая – железная дорога в Тибет. И хотя он вписал это в «Программу строительства государства» и нарисовал дорогу на карте, мечта так и осталась мечтой. Спустя сто лет осуществить ее под силу лишь Коммунистической партии. Сейчас водохранилище Санься уже утверждено, и живописный вид на озерную гладь с высоких ущелий должен открыться в ближайшее время. Я могу с уверенностью сказать, что и строительство железной дороги в Тибет не за горами.

– Идея железной дороги в Тибет возникла в первый год Китайской Республики. В то время, вскоре после того, как Сунь Ятсен стал временным президентом Китайской Республики, Юань Шикай из хэнаньского Сянчэна, собрав собственное многочисленное войско, не подчинился правительству, полагая, что раз у него есть оружие, он вправе присвоить себе титул вана и непременно должен вытеснить Сунь Ятсена. И действительно, Юань Шикай стал во главе

государства. Потеряв должность, господин Сунь Ятсен оглядел столичные дворцы, но не нашел подходящей себе позиции. Делать нечего! Он думал махнуть рукой и уйти в отставку, но при этом и смиряться не хотел. Одинокий и измученный, после долгих ночных размышлений, он принял вакантное место главного управляющего железными дорогами в правительстве Китайской Республики, и начал рисовать план китайских железных дорог на листе белой бумаги. Когда осенью в старой столице он встречался с китайскими и иностранными репортерами, он с уверенностью обрушил на них грандиозный план строительства железных дорог по всей стране, общей протяженностью двести тысяч километров. В его поле зрения были и железные дороги в Тибет и Синьцзян. Эта самая высокая над уровнем моря железнодорожная линия в западном направлении пересекала земли древнего государства Сянсюн, ее конечная станция должна была быть в Нгари; в южном направлении она, через предгорья Гималаев, должна была идти до Таванга, родины Далай-ламы VI.

В декабре 1973 года зима в Пекине была очень холодной.

Зимний снег укрыл желтую глазурованную черепицу Гугуна, Цзиншаня и Цзыцзиньчэна и бесшумно опускался в озеро Чжуннаньхай.

Первые лучи восходящего после снегопада солнца осветили пустынный город, проникнув и в кабинет председателя Мао Цзэдуна у озера Чжуннаньхай. Председатель сидел на диване, ожидая встречи с королем Непала Бирендрой.

Через порог переступил крепкий и мужественный, в пилотке на голове, молодой король и энергично направился к председателю. Некогда пылавшие героическим духом глаза Мао Цзэдуна были исполнены добросердечием пожилого человека. Он крепко пожал руку молодого короля. В первую очередь Бирендра искренне поблагодарил председателя Мао за помощь Непалу в строительстве соединившего Ньеням и Катманду Китайско-Непальского шоссе, а затем отметил, что с точки зрения расширения торговли между двумя странами шоссе по-прежнему не справляется. Например, если доставлять в Непал цинхайскую соль, а также железо, то и путь слишком далек, и объемы при транспортировке автотранспортом недостаточны. Затянувшись сигаретой, Мао Цзэдун устремил взор к далекому Тибету и сказал, что в таком случае нужно построить Тибет железную дорогу, которая пересечет Гималаи!

Окрашенное в кроваво-красный цвет зимнее закатное солнце северного Китая, лишённое летнего жара и неистовства, тихо опускалось в горы Яньлин, оставляя на небе табачную желтизну. Проводив короля Бирендру, Мао Цзэдун почувствовал усталость, и медсестра поспешно помогла ему вернуться в комнаты, чтобы отдохнуть.

Герой, даже на закате жизни, по-прежнему держит слово. Прошло чуть более двадцати дней после разговора Мао Цзэдуна и Бирендры, и Государственная комиссия по строительству провела научно-исследовательскую конференцию, посвященную вопросам нагорья, мерзлых грунтов и соленых озер, и поручила Китайской академии наук взять задачу под полный контроль. Впоследствии в отчете Государственной комиссии по строительству, касающемся исполнения директивы Мао Цзэдуна и запуска строительства Цинхай-Тибетской железной дороги, представленном в Центральный комитет партии и Государственный совет, черным по белому будет написано: начало строительных работ – в течение 1974 года, окончание – в 1983 или 1985 году. Срок строительства – 10 лет.

Прикованный в то время к постели в 305-й больнице премьер Чжоу Эньлай по-прежнему ежедневно решал множество рабочих задач. Секретарь передал ему запись разговора между председателем Мао Цзэдуном и королем Непала. Среди документов был также отчет Государственной комиссии по строительству с рекомендацией запуска строительства Цинхай-Тибетской железной дороги. Премьер Чжоу надел очки для чтения и, преодолевая мучительную боль, начал читать документы. Еще до этого тяжело больной премьер-министр вздыхал, что уже более полувека прошло с того момента, как Сунь Ятсен озвучил свою мечту, а железная дорога в Лхасу так и не построена, и что это «позор нам, коммунистам». Потому Чжоу Эньлай,

прежде всегда осмотрительный, поспешил написать: «Стремитесь открыть движение в 1980 году, в крайнем случае – не позднее 1982 года».

Мечта еще на шаг приблизилась к реальности. Чрезвычайно большое значение строительству Цинхай-Тибетской железной дороги придавал вернувшийся на родину в конце «культурной революции» и только что восстановленный на посту заместителя премьер-министра Дэн Сяопин.

В то время работой Центрального военного совета КПК руководил маршал Е Цзяньин. Он знал, что во время Корейской войны железнодорожные войска неоднократно демонстрировали выдающиеся успехи, в частности они построили «неподвластную снарядам» железнодорожную транспортную линию. Поэтому он позвонил командующему и политкомиссару Железнодорожного корпуса с приказом незамедлительно направить войска корпуса на Тибетское нагорье.

Получив приказ маршала Е Цзяньина, передовая группа 10-й дивизии Железнодорожного корпуса во главе с заместителем командира дивизии Цзян Пэймином в апреле 1974 года достигла тоннеля Дэлинха–Гуаньцзяо, на тот момент в течение многих лет заблокированного. Следом за ними в горы поднялась 7-я дивизия Железнодорожного корпуса, которая взяла под контроль территорию к западу от Ляньху, до самого Наньшанькоу в Голмуде.

Ветер завывает на промерзлом нагорье. Конечная станция первого этапа Цинхай-Тибетской железной дороги, проект которой был запущен в третий раз, была запланирована у подножия могучего Куньлуня, что стоит «прочертив небосвод».

Этот день настал с задержкой, но отнюдь не поздно.

БЭЙДАЙХЭ: СТАРЕЦ, НА ПАЛЬЦАХ РАССЧИТАВШИЙ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЦИНХАЙ-ТИБЕТ

В конце 80-х годов прошлого века ветераны, которые некогда служили во 2-й полевой армии, собрались написать книгу, посвященную своему старому командующему – Дэн Сяопину. Книгу собирались назвать «Двадцать восемь лет: От политического комиссара дивизии до генерального секретаря». Инь Фатану нужно было написать свою часть – ту часть, которая касалась ЦинхайТибетской железной дороги. В тот день Инь Фатан вызвал меня к себе домой, чтобы рассказать о том, что связывало его и политического комиссара Дэн Сяопина.

Я полагал, что Инь Фатан и Дэн Сяопин служили в разных местах и едва ли много пересекались.

– Так и было, когда я был молод. Я был всего лишь одним из командиров полка в подчинении у политического комиссара Дэна, – Инь Фатан неторопливо рассказывал о том, что их связывало с Дэн Сяопином. – Но он меня знал.

Впоследствии я понял, что старик на самом деле скромничал, Дэн Сяопин отнюдь не просто «знал его».

Когда армия Лю Бочэна и Дэн Сяопина, преодолев огромное расстояние, вошла в Дабешань, Инь Фатан был командиром полка 20-й бригады 1-й колонны под командованием Лю и Дэна.

Во время мобилизации Западного Шаньдуна, Дэн Сяопин, стоя перед картой, рассказывал о том, что армия Лю и Дэна намерена бросить тяжелое вооружение, пересечь район разлива реки Хуанхэ и, преодолев тысячи ли, войти в горы Дабешань – подобно острому ножу вонзиться в спину Национального правительства в Нанкине. При этом были предусмотрены всевозможные трудности. Дэн Сяопин сказал, что это не старый освобожденный район и выжить здесь очень сложно. Снаружи – огромные силы Гоминьдановских войск ведут карательные экспедиции, внутри – недостаток продовольственного снабжения. Разумеется, после прихода в Дабешань все трудности и преграды возникли как по писанию. Поэтому командующие Лю Бочэн и Дэн Сяопин решили, что Лю Бочэн и Чжуньюаньское управление обойдут Дабешань, чтобы сковать силы противника. 20-я бригада, в которой находился Инь Фатан и которая была частью гарнизона командующего Лю, на какое-то время попрощалась с горой Дабешань. За день до отъезда Дэн Сяопин провел подготовку к боевым действиям и отдал жесткий приказ: если командир Лю столкнется в пути с неприятностями, к ответу будет привлечена 20-я бригада.

Позже действительно возникла опасная ситуация, впрочем, благополучно разрешившаяся. Зимой 1947 года Инь Фатан вслед за командиром 20-й бригады У Чжуном последовал за Лю Бочэном из Дабешань обратно в Хэнань-Аньхой-Цзянсускую опорную базу. Бригада выполняла роль военизированной охраны командующего Лю и правящего аппарата Чжуньюаньского управления. В пути на север произошло столкновение с противником – очередная неожиданная встреча с переформированной 11-й дивизией Ху Ляня. Силы сторон сошлись посередине и проникли друг в друга. Войска Гоминьдана оказались внутри войск Красной армии и наоборот. Столкнувшись с многократно превосходившим его противником, Ян Юн, командующий 1-й колонной, немедленно приказал войскам выстроиться в ряд, сформировав широкую линию, и в легком облачении бежать на север и запад и, невзирая ни на что, вывести попавших в окружение Лю Бочэна и Чжуньюаньское управление.

Когда новость достигла горы Дабешань, Дэн Сяопин сказал, что нельзя не признать заслуг 59-го полка 20-й бригады. Командиром 59-го полка был как раз Инь Фатан.

Еще лучше Лю и Дэн узнали Инь Фатана во время битвы преследования на Юго-Западе, когда тот был офицером среднего звена во 2-й полевой армии. В то время он возглавлял полк из двух батальонов численностью более 1200 человек, который преследовал остатки армии Сун Силян, известного генерала Центральной армии Гоминьдана, численностью более 30 000 человек. Они поднялись против течения Дадухэ, вклинившись в силы противника по обоим берегам реки, совершили обходной маневр и в конечном итоге загнали войско Сун Силяна в Дадухэ, что привело к его полному уничтожению. Услышав об этом, Дэн Сяопин был восхищен: «Инь Фатан отлично провел это сражение».

Еще больше старого командующего изумило то, что в 1962 году Инь Фатан, который десять лет был секретарем подразделения Тибетского партийного комитета в Джангдзе (позже переименованного в окружной партийный комитет), снова надел военную форму и вернулся на передовую, став политическим комиссаром фронтового командования 419-й воинской части. Дивизия под его руководством проглотила 7-ю бригаду армии Индии и захватила живым индийского бригадного генерала Джона Далви. Новость о том, что войска под командованием секретаря окружного партийного комитета одержали большую победу, дошла до Пекина.

Дэн Сяопин спросил, кто этот секретарь окружного партийного комитета. Кто-то ответил ему, что это Инь Фатан. Он сказал, что знает его и что тот был заместителем политического комиссара 52-й дивизии бывшей 18-й армии (переформированной из 20-й бригады 1-й колонны Чжуньюаньской полевой армии в 1949 году).

Ранней весной 1980 года ЦК назначил Инь Фатана первым секретарем партийного комитета Коммунистической партии Китая в Тибетском автономном районе.



Инь Фатан с женой у въезда в тоннель Фэнхошань

Свой первый отчет о работе Инь Фатан представил Дэн Сяопину в Бэйдайхэ в конце июля 1983 года. Обсуждали они как раз Цинхай-Тибетскую железную дорогу.

В тот день Дэн Сяопин, вставший после дневного отдыха, сидел на балконе виллы, глядя на Циньхуандао и величественный, безбрежный океан. Казалось, что глубина океана и широта ума главного проектировщика политики реформ и открытости оттеняют красоту и сияние друг друга. Он курил и спокойно смотрел в морские глубины, размышляя о том, куда направляется лодка Китая. В этот момент к нему неслышно подошел секретарь и сообщил, что утром звонил Пэн Чжэнь, секретарь политико-юридического комитета, и сказал, что Дэн Сяопина хотел бы посетить первый секретарь партийного комитета в Тибетском автономном районе, Инь Фатан. Дэн Сяопин согласно кивнул.

Секретарь несколько опешил. Дэн Сяопин ежедневно занимался огромным количеством рабочих дел. Приезжая на летний отдых в Бэйдайхэ, он все так же продолжал решать множество вопросов, был занят допоздна каждый день. Уже подошло время послеобеденного купания, но он был намерен поговорить с первым секретарем партийного комитета партии автономного района, – такое случалось довольно редко.

Через некоторое время приехал Инь Фатан. Его легковой автомобиль со скрипом остановился перед резиденцией Дэн Сяопина. Старый сослуживец Дэн Сяопина, уже более трех лет находившийся на службе в Тибете, вышел из машины и вслед за секретарем проследовал в приемную. Как только он занял свое место, Дэн Сяопин вышел из кабинета. Инь Фатан поспешил подняться и подойти к нему. Он поприветствовал Дэн Сяопина как старый подчиненный командующего 2-й полевой армии Лю и Дэна:

– Здравия желаю, политический комиссар Дэн!

Дэн Сяопин слегка улыбнулся и пригласил Инь Фатана сесть и начать разговор.

Инь Фатан доложил:

– В последние три года мы добросовестно осуществляли политический курс, обозначенный на Третьем пленуме ЦК КПК XI-го созыва. В Тибете произошли большие изменения. Годовой доход на душу населения со ста с лишним юаней в год, что было в начале реформ и открытости, увеличился до более чем двухсот юаней. Новый прогресс был также достигнут в реализации политического курса и пересмотре подложных дел. Представители высших слоев власти и деятели единого фронта смогли почувствовать спокойствие, настроения улучшились, сепаратистские тенденции значительно ослабли.

Дэн Сяопин время от времени кивал и редко вставлял свое слово, но его мудрые глаза вдохновляли Инь Фатана продолжать.

Инь Фатан рассказал еще о многом в Тибете. Солнце, наклонившееся к западу, постепенно наполняло приемную. Незаметно прошел час. Инь Фатан боялся, что задержит купание Дэн Сяопина в море и собирался уже уйти, но неожиданно Дэн Сяопин спросил его, по какой дороге лучше всего ехать в Тибет.

Инь Фатан замер. Он знал, что внимание ЦК сосредоточено на линии Юньнань–Тибет, но его трехлетний опыт работы первым секретарем партийного комитета автономного района и путешествия по Тибету дали ему глубокое понимание географической обстановки в Тибете.

– Лучше все же по линии Цинхай–Тибет, – ответил он.

Тогда Дэн Сяопин задал беспокоивший его вопрос о соленых озерах.

– Соленые озера—это давно уже пройденный этап,—улыбнулся Инь Фатан. – Два подразделения Железнодорожного корпуса еще в 1978 году построили западный участок Цинхай-Тибетской железной дороги до Голмуда, железнодорожная линия была проведена к подножиям Куньлуны. Сейчас главные проблемы связаны с мерзлым грунтом, но специалисты считают, что их можно решить. С того момента, когда китайское правительство создало гео-

криологический отряд для изучения проблем вечной мерзлоты на нагорье в 1950-х годах, и до начала 1960-х Северо-Западный научно-исследовательский институт создал на Фэнхошань экспериментальный полигон. И когда строительство железной дороги рассматривалось во второй раз в 1974 году, наши специалисты провели большое количество испытаний. Думаю, не ошибусь, если скажу, что они накопили огромный опыт. Кроме того, на Транссибирской магистрали тоже есть участки мерзлого грунта, там это не является большой проблемой.

Услышав это, Дэн Сяопин покивал, а затем спросил о протяженности Цинхай-Тибетской магистрали и стоимости ее строительства.

– Маршрут от Голмуда до Лхасы составляет более 1200 километров, – ответил Инь Фатан. – Первоначально предполагалось, что строительство обойдется в 2,8 миллиарда юаней. Теперь, с ростом цен, потребуется, вероятно, от трех до четырех миллиардов.

Дэн Сяопин посчитал на пальцах, затем поднял глаза и после некоторого раздумья сказал, что трех с небольшим миллиардов будет достаточно.

– Тибетцы очень надеются, что Цинхай-Тибетская железная дорога будет утверждена в ближайшее время.

Не забыв в заключение выполнить свой руководительский долг, Инь Фатан встал и попрощался. Он провожал взглядом Дэн Сяопина, удаляющегося в сопровождении охранников к пляжу.

Было ветрено и дождливо. После обеда море и небо в Бэйдайхэ сливаются цветом, под палящим солнечным светом водяной туман превращаются в лазурное марево. Пара мудрых глаз глядят далеко в море, едва видимые, высятся на горизонте Куньлунь и Гималаи, живописные и неподвижные, будто пронзившие небо Китая.

ГРАНДИОЗНОЕ КИТАЙСКОЕ ТВОРЕНИЕ ПЕРВОГО ГОДА ВЕКА

Был осенний день 2000 года. Небо в столице то прояснялось, то затягивалось облаками. Я вошел в пекинскую Больницу дружбы, чтобы взять интервью у ушедшего в отставку секретаря Жэ Ди. Поскольку он долгое время был заместителем секретаря партийного комитета Тибетского автономного района, он хотел найти кого-нибудь, кто бы написал его биографию, и обсудил эту мысль с Лю Яньдуном, заместителем секретаря Департамента Единого фронта ЦК КПК. Лю Яньдун нашел Чэнь Цзянгуну, секретаря секретариата Союза писателей Китая, и попросил его порекомендовать писателя, знакомого с Тибетом, который мог бы написать «Жизнеописание Жэ Ди». Чэнь Цзяньун – мой наставник и очень хорошо меня знает, поэтому он поспешил сказать:

– Давайте поручим Сюй Цзяню.

– Кто такой Сюй Цзянь? – спросил Лю Яньдун.

– Заведующий творческим отделом политуправления 2-го артиллерийского корпуса, отличный документалист, – ответил Чэнь Цзянгун.

– Я знаком с его политическим комиссаром Пэн Сяофэном, – сказал Лю Яньдун.

– Тогда пусть политический комиссар Пэн напрямую отдаст приказ Сюй Цзяню, один телефонный звонок – и все решено, – предложил Чэнь Цзянгун.

– Хорошо, я сейчас ему позвоню. Разумеется, несколько часов спустя мой старый начальник, генерал-майор Дэн Тяньшэн, вызвал меня в кабинет и передал мне задание написать «Жизнеописание Жэ Ди», отметив, что оно от Пэн Дэхуая и должно быть выполнено хорошо.

Я согласился, но в душе слегка задумался: как могу я писать «Жизнеописание Жэ Ди», если я еще не закончил даже книгу «Губернатор приграничного края» – биографию генерал-лейтенанта Инь Фатана, «старого командира» из того же партийного комитета Тибетского автономного района, что и Жэ Ди? И с точки зрения ранга, и с точки зрения возраста, на первом месте, естественно, был бывший секретарь Инь Фатан.

Однако время летит стремительно. Начальство постоянно интересовалось, взял ли я интервью у секретаря Жэ Ди, поэтому я связался с его секретарем и спросил, где мы будем проводить интервью – в Тибете или Пекине. Я получил ответ, что встретиться можно в пекинской больнице «Юй и» («Больнице дружбы») – Жэ Ди в то время как раз проходил медицинское обследование.

В тот же день я приехал в больницу. Секретарь Жэ Ди рассказал о деталях пятого пленума ЦК КПК 15-го созыва, которое состоялось месяц назад в гостинице «Цзин си».

По его словам, был ласковый, солнечный день. Всю ночь дувший осенний ветер разогнал летний жар и окрасил небо Пекина в цвет морской лазури. В три часа дня косые солнечные лучи осветили конференц-зал Юго-Западной рабочей группы пленума ЦК. Вскоре после того, как руководители пяти юго-западных провинций заняли свои места, в коридоре внезапно послышались шаги.

Двойная вращающаяся дверь распахнулась, и по обе стороны от нее встали две девушки из обслуживающего персонала. Вошел Цзян Цзэминь, генеральный секретарь ЦК Коммунистической партии Китая. Лидеры Юго-Западной группы поднялись с аплодисментами, и генеральный секретарь жестом пригласил всех сесть. Увидев, что генеральный секретарь сел, сидевший в первом ряду заместитель секретаря Тибетского автономного района Жэ Ди почувствовал в душе свет, подобный тому, что заливал ясный осенний небосвод: «Сегодня пришло время торжественно подняться на сцену грандиозной постановке эпохи—Цинхай-Тибетской железной дороге!»

После приветствия выступил секретарь автономного района, а затем настала очередь Жэ Ди. Он очень уместно подхватил тему и сказал на чистом китайском:

– В июле 1990 года господин Генеральный секретарь в инспекции по Тибету посетил расположенные на высоте примерно 4500 метров над уровнем моря Шигадзе и Ямдзо-Юмцо, что оставило замечательный след в памяти людей, образ руководителя, близкого народу. Жители Тибета и по сей день живо это помнят.

Генеральный секретарь улыбнулся и кивнул в сторону Жэ Ди.

Жэ Ди казалось, что в его сердце разлился поток тепла. Он был невысокого роста, с темной кожей и красивым, умным, несколько аристократичным лицом. На самом деле, он изначально был пленным рабом-пастухом в клане Наксо-Биро. Умиротворяющий поход воинов вошедшей в Тибет 18-й армии принес в Тибет колоссальные изменения, по значительности нисколько не уступавшие горобразовательным процессам глубокой древности, и он же изменил судьбу Жэ Ди. Он сбежал с пастбища старосты, последовав за рабочей группой НОАК, и стал обычным разведчиком. В дальнейшем он поступил на учебу в Центральный политико-юридический институт, а после его окончания стал простым сотрудником в Нагчуском подразделении рабочего комитета. Впоследствии он попал в число высокопоставленных кадров Тибета, к нему не только благосклонно относились секретари партийного комитета Тибетского автономного района прежних созывов – даже Ху Яобан и другие представители руководства ЦК считали его своим другом.

Долгие годы на политической арене позволили ему свободно говорить по-китайски, что было редкостью среди представителей этнических меньшинств. Он сделал небольшую паузу, а затем неумолимо продолжил:

– Мы никогда не забудем, как летом 1994 года Генеральный секретарь провел Третью рабочую конференцию Тибета, на которой было внесено в протокол «осуществить предварительную подготовительную работу по железной дороге в Тибет» – железной дороге, которую тибетский народ с нетерпением ждал сорок лет. Впоследствии, на четвертом заседании ВСНП XVIII созыва, в «Основных пунктах плана «девятой пятилетки» и долгосрочных целях на 2010 год». также снова было упомянуто «выполнение обоснования строительства железной дороги в Тибет». Теперь, когда началось развитие западного региона, для нас, тибетцев, самое большое желание и самый большой подарок – это железная дорога в Тибет, «Небесный путь», о котором долгие годы мечтали тибетские соотечественники. Лидеры ЦК КПК первого и второго поколения с большим вниманием относились к идее железной дороги в Тибет. Теперь получается, что конкретные шаги для реализации того, чего так долго ждал тибетский народ, по всей видимости, предстоит решать третьему поколению лидеров. С моей точки зрения, у Тибетской железной дороги большие перспективы.

Когда выступление Жэ Ди красиво завершилось словами о «больших перспективах», тихий конференц-зал взорвался громовыми аплодисментами. Генеральный секретарь открыто улыбнулся и махнул рукой, чтобы позвать сидевшего в отдалении министра железных дорог Фу Чжихуаня пересечь ближе и рассказать присутствующим о том, как проходит предварительный этап подготовки строительства железной дороги в Тибет.

Для Фу Чжихуаня это было немного неожиданно, изначально выступить на совещании он не планировал – он хотел послушать, какие предложения по развитию западного региона есть у пяти провинций и городов Юго-Запада и как железные дороги могут для развития западного региона расчистить пути. Он никак не ожидал, что генеральный секретарь остановит взгляд на его кандидатуре. В течение нескольких десятков лет его работы в Министерстве железных дорог он всегда занимался наукой, технологиями и ведением хозяйственной деятельности, но и с предварительным обоснованием строительства железной дороги в Тибет он был знаком не понаслышке. Более двух месяцев назад исследовательская экспедиция во главе с одним из

министерских руководителей вернулась с Тибетского нагорья и подробно доложила о том, как проходило исследование.

Не нуждаясь в помощи записной книжки, Фу Чжихуань начал уверенный и свободный рассказ.

– Мечта о железной дороге в Тибет – это мечта целого века. Самым первым еще господин Сунь Ятсен упомянул о ней в «Плане строительства государства», тем не менее она так и осталась всего лишь записанной на бумаге мечтой. Кто действительно может осуществить эту мечту – наши китайские коммунисты. С 1950-х годов проект железной дороги в Тибет трижды утверждался и трижды сворачивался. Первый раз пришлось на период с 1956 по 1961 годы. Генерал Му Шэнчжун, начальник Управления Цинхай-Тибетской автодорогой, передвигаясь на внедорожниках, впервые провел изыскания по маршруту Цинхай–Тибет вместе с тремя инженерами из Первого проектно-изыскательского института Министерства железных дорог – Цао Жужэнем, Лю Дэци и Ван Лицзе. После этого советские специалисты помогли провести первую аэрофотосъемку по маршруту Цинхай-Тибетской железной дороги, но в 1961 году, после тяжелого трехлетнего периода, проект был остановлен. Второй раз связан со встречей председателя Мао Цзэдуна с королем Непала Бирендры в 1973 году. Тогда снова зашла речь о строительстве Цинхай-Тибетской железной дороги через Гималаи. Огромное количество изыскателей снова поднялось на «Крышу мира», чтобы провести исследования на местности. Но проект снова же был свернут в 1978 году, однако при этом на Фэнхошань осталась единственное в мире недействующее пятисотметровое железнодорожное полотно – в качестве экспериментального полигона. Третий раз запуск проекта случился в начале 1980-х. Юньнань-Тибетская железная дорога какое-то время входила в список ключевых национальных проектов, в Куньмине даже было создано главное управление Юньнань-Тибетской железной дороги, но в конечном итоге проект все же был отменен. Причин для этого было много. Недостаточная национальная мощь является одним из важных аспектов. Конечно, главная причина была в том, что многие технические проблемы мирового уровня не могли быть сразу преодолены.

Генеральный секретарь поднял голову и спросил, к какой линии склоняется министр: Юньнань-Тибетской, Сычуань-Тибетской или Цинхай-Тибетской.

– Цинхай-Тибетской! – имея в голове твердый план, ответил Фу Чжихуань. – Длина Юньнань-Тибетской линии от Куньмина до Лхасы составляет 1960 километров. Она проходит через холмистую местность, зону высокогорных глубоких холодных ущелий и широких высокогорных долин западной части Юньнань-Гуйчжоуского нагорья, пересекает хребет Хэндуань, а также три крупные водные системы— рек Янцзы (Цзиньшацзян), Нуцзян и Ланьцанцзян, пять зон глубинных разломов со сложными геологическими условиями—в них есть ледники, сели, обвалы, оползни, геотермальные зоны и летучие пески. Только мосты и туннели будут иметь протяженность 970 километров, то есть займут около 50% всей линии. Линия Сычуань–Тибет начинается в Чэнду и имеет общую протяженность 2024 километра. Местность здесь более сложная, чем на линии Юньнань – Тибет. Маршрут должен проходить через семь крупных рек, восемь зон глубинных разломов: протяженность мостов и туннелей составит 1077 километров, то есть 53% от всей линии. В свою очередь, линия Цинхай–Тибет, начинающаяся с нулевого километра в Наньшанькоу в Голмуде, имеет протяженность всего 1200 с небольшим километров. Она пройдет через горы Куньлунь и Танг-Ла, где несмотря на довольно большую высоту над уровнем моря, местность все же относительно пологая. Если сравнить все три линии, первым выбором будет Цинхай-Тибетская железная дорога. Во-первых, длина строительного объекта небольшая, объем работ невысокий, что сокращает капиталовложения и подразумевает короткий срок осуществления, при наименьшей стоимости строительства. Во-вторых, она пройдет по местности с ровным рельефом, в которой будет легко исправить непредвиденные повреждения, которая благоприятна с точки зрения подготовки к боевым действиям. В-третьих, все время непрерывно ведется работа по исследованию соответствующих технологий. На

протяжении пятидесяти лет Цинхай-Тибетская железная дорога переживала различные сложности и препятствия. В рассматриваемый период стоявшие перед нами три проблемы, которые в целом в мире тяжело разрешимы, – вечная мерзлота, дефицит кислорода в высокогорной местности с холодным климатом, а также вопрос защиты окружающей среды – не могли быть решены из-за недостаточной национальной мощи. Спустя полвека подготовки наконец настало время выйти из кокона. Что касается мерзлых грунтов, помощь в решении чрезвычайно сложных вопросов мерзлотных механизмов оказало большое количество экспертов, в том числе академик Чэн Годун из Научно-технического института изучения холодных и засушливых регионов Китайской академии наук в Ланьчжоу.

Услышав это, генеральный секретарь поднял склоненную над записями голову и с интересом спросил, решаемы ли эти вопросы с инженерно-технической точки зрения.

– Решаемы! – с уверенностью сказал Фу Чжихуань. – Почти тридцать лет ведутся наблюдения на экспериментальном дорожном полотне в Фэнхошань, за это время было собрано более 12 миллионов единиц достоверных данных. Мы опирались на опыт управления и технического обслуживания Цинхай-Тибетской автодороги и нефтепроводов. Кроме того, министерство железных дорог направило сотрудников изучить бразильские, канадские и российские железные дороги, проложенные на участках мерзлых грунтов. Таким образом мы получили более глубокое понимание инженерного строительства в условиях вечной мерзлоты на нагорье и выработали сравнительно осуществимые технические меры для строительства железной дороги на участках вечной мерзлоты. К ним относится использование специальной насыпи из булыжников, перфорирование ее сплошной сетью труб для обеспечения ее вентиляции, создание теплоизоляционного слоя, замена дорог мостами, технология термосифонов. Можно сказать, что общемировую проблему мерзлых грунтов мы в целом решили. Также появилось новое понимание вопросов, связанных с хрупкой экологией Тибетского нагорья. В мае этого года по поручению министерства железных дорог заместитель министра Цай Цинхуа совместно с председателем правления Китайской международной инженерно-консультационной компании Ту Южум провели проверку утвержденного проекта Цинхай-Тибетской железной дороги. Два месяца спустя для проведения проверки на местности на нагорье поехала группа ответственных сотрудников из соответствующих департаментов, Планового института, Первого проектно-исследовательского института и Ланьчжоуского управления железных дорог во главе с другим заместителем министра. Они пришли к единому мнению: для строительства Цинхай-Тибетской железной дороги все готово, дело только за приказом от ЦК.

Доклад Фу Чжихуаня закончился, и в зале зазвучали аплодисменты. Генеральный секретарь легонько похлопал рукой по дивану и попросил Фу Чжихуаня по возможности скорее записать то, о чем он говорил, в форме краткого доклада.

– Сделаю! – Фу Чжихуань испустил долгий вздох облегчения, только сейчас он почувствовал, что у него взмокла спина.

Пятый пленум ЦК XV-го созыва подошел к концу. Министр Фу Чжихуань вернулся в здание Министерства железных дорог, которое находилось всего в нескольких сотнях метров от гостиницы «Цзин си» и, не откладывая, вызвал в конференц-зал членов министерской партийной группы. Он передал слова генерального секретаря, сказанные во время обсуждения в рамках Юго-Западной рабочей группы, и поручил плановому отделу немедленно подготовить краткий доклад по Цинхай-Тибетской железной дороге, отметив, что он должен быть лаконичным и написанным понятным языком. Подать его генеральному секретарю от имени Министерства железных дорог.

На следующий день двухстраничный доклад лежал на широком столе Фу Чжихуаня. После проверки он попросил сотрудников министерства, больше всего знающих о железной дороге в Тибет, детализировать соответствующие ключевые аспекты. Затем он собственноручно составил письмо и, приложив к нему доклад о строительстве Цинхай-Тибетской желез-

ной дороги – ясно обозначающий точку зрения, в достаточной степени аргументированный и лаконично написанный,—направил его непосредственно в Чжуннаньхай.

Через месяц столичная суета стихла, уснула, положив голову на подушку осенней ночи. Окна на проспектах и улицах постепенно гасли, но свет в кабинете генерального секретаря в дворце Циньчжэндянь в Чжуннаньхае все еще горел. На часах было десять вечера, однако генеральный секретарь неумоимо продолжал разбирать кипу документов на столе. Подготовленный министерством железных дорог к утверждению Цинхай-Тибетской железной дороги доклад как раз лежал на его рабочем столе.

Как раз на него падал свет от лампы. Генеральный секретарь, наклонившись над столом, снова проглядел на доклад, по-прежнему заинтересованный, он снял очки, надел вместо них другую, лежавшую тут же на столе пару и пролистал несколько важных мест. Казалось, что пронизательные глаза его, пронзив завесу ночи, устремлялись к бескрайним Цинхаю и Тибету. Первое крупное творение Китая в первом тысячелетии должно принадлежать Тибету...

Генеральный секретарь протянул руку, достал ручку из подставки и крупными иероглифами написал несколько сотен слов резолюции: строительство Цинхай-Тибетской железной дороги имеет чрезвычайную важность, оно будет крайне благоприятным для развития транспорта и туризма и стимулирует экономическое и культурное взаимодействие между Тибетом и внутренними регионами страны. Мы должны быть полны решимости начать строительство как можно скорее. Это важное стратегическое решение, принятия которого требует от нас вступление в новый век. Оно, безусловно, станет воодушевляющим для наших сограждан из самых разных этнических групп, включая кадровых работников и народные массы в Тибете.

Пространная резолюция генерального секретаря затрагивала тибетские политику, экономику, военное дело и стратегические аспекты. В ней учитывались географические и климатические условия Тибетского плато. Упоминалось, что начиная с настоящего момента необходимо заняться разработкой усовершенствованных моделей транспортировки, управления и технического обслуживания на Цинхай-Тибетской железной дороге. Резолюция требовала от соответствующих ведомств основательно заняться исследованиями, проанализировать и сравнить несколько разработанных планов, чтобы Центральный комитет партии и Государственный совет мог вынести правильное решение. Отмеченный легким прикосновением ручки в руке генерального секретаря момент в 22 часа 10 ноября 2000 года навсегда вошел в историю и стал сигналом к началу строительства Цинхай-Тибетской железной дороги.

В начале нового века грандиозное китайское творение стало имеющим историческое значение восклицательным знаком на прекрасной китайской земле!





ГЛАВА 2. МЕРЗЛЫЕ ЗЕМЛИ В ХОЛОДНЫХ ГОРАХ

Как увидел тебя —

Я заснуть не могу, словно в тумане провожу ночные часы.

Днем дороги найти не могу, что вела бы меня к тебе,

Ночью же – забыть тебя не могу.

Далай-лама VI Цаньян Джамцо, «Любовные песни»

ПОСЛЕДНИЙ ИДЕАЛИСТ ТИБЕТСКОГО НАГОРЬЯ

Однажды, несколько месяцев назад, в середине лета, когда я, согнувшись над столом, занимался писательством, мой наставник Ли Биньинь прислал мне сообщение. В сообщении он писал, что только что посмотрел передачу «Литературный чтец», в которой геокриолог Чжан Лусинь много рассказывал о строительстве Цинхай-Тибетской железной дороги, и был очень растроган. Наставник Ли хотел, чтобы я обязательно обратил внимание на рассказанное ученым и постарался включить это в свою книгу. Я рассмеялся и ответил, что сказанное Чжан Лусинем давно утратило новизну и свои рассказы он взял из моих интервью. Помню, я как-то в статье назвал его последним идеалистом ЦинхайТибетского нагорья, наделав тем самым огромного шума. В тот год, когда Цинхай-Тибетская железная дорога была введена в эксплуатацию, в программе «Сын Восточного края» сделали для Чжан Лусиня отдельный выпуск, и приглашали меня принять участие в беседе с ним. Я, однако, отказался. Потому что все рассказы, все детали и темы уже обсуждались в сделанных в прежние годы интервью. Теперь же эти блюда давно остыли, и особого смысла в том, чтобы повторять когда-то сказанное, нет.

Но специальность Чжан Лусиня – и есть такие «остывшие блюда», ведь он геокриолог и много лет провел в холодах.

В конце июля 2000 года в Исследовательском институте Ланьчжоуского регионального министерства железных дорог (в настоящее время – Северо-Западный научно-исследовательский институт Китайских железных дорог) Чжан Лусинь услышал новость о том, что исследовательская группа во главе с заместителем главы министерства железных дорог отправляется на Тибетское нагорье, чтобы изучить осуществимость строительства железной дороги в Тибет. Чжан Лусинь ощутил внезапное волнение: наконец бесконечный, тяжелый путь изучения мерзлых грунтов нагорья, по которому он шел более двадцати лет, найдет выход.

Днем того же дня, когда время близилось к полудню, Чжан Лусинь раз за разом поднимал запястье, чтобы поглядеть на часы, от волнения ему было сложно усидеть на месте. Приблизился обед, а перед ним было еще несколько специалистов, которые наперебой обращались к руководству министерства, и он боялся, что когда очередь дойдет до него, времени останется совсем мало. Он не мог больше ждать, больше двадцати лет он полностью посвятил исследованию мерзлых грунтов, судьба его решалась в этот момент. Заместитель министра лично слушал доклады о геокриологических исследованиях – на его памяти это было в первый раз. Он знал, что его слова будут иметь вес, но так же ясно он представлял, какой вес в принятии решения о строительстве ЦинхайТибетской железной дороги будет иметь мнение руководства.

Скромность и мягкость ученого человека были ему практически не свойственны, и несмотря на огромную цену, которую ему приходилось платить за свою прямоту, он, не изменяя своей природе, вдруг обратился к заместителю министра с предложением:

– Уважаемый министр, я займу полчаса, чтобы рассказать об интересующих вас мерзлых грунтах.

– Ничего страшного, – лицо руководителя расслабилось в мягкой улыбке. – Не торопитесь, расскажите о результатах исследований, которые велись в последние тридцать лет, расскажите о радостях и горестях жизни ученых на нагорье. Если вы смогли выдержать тридцать с лишним лет научных исследований, неужто я не смогу послушать ваш рассказ в течение нескольких часов? Мы не закончим совещание и не пойдем на обед, пока не выслушаем ваш доклад!

– Спасибо! Я рад найти поддержку, – Чжан Лусинь улыбнулся, почувствовав разливающееся на сердце тепло. – Хотя строительство железной дороги в Тибет трижды одобрялось и трижды снималось с повестки, несколько поколений ученых-геокриологов все это время оста-

вались на Тибетском нагорье. Мы жили в тяжелых условиях, много раз у нас заканчивались запасы, но при этом мы получили и значительные результаты. В исследованиях мерзлых грунтов региона, их физических и механических свойств наши достижения сопоставимы с общемировым уровнем. Так, еще в начале шестидесятых наш Северо-Западный исследовательский институт установил наблюдательную станцию на Фэнхошань, на высоте 4800 метров над уровнем моря. День за днем, год за годом здесь без перерыва велись наблюдения, в результате которых было собрано более 12 миллионов единиц данных. Если строительство Цинхай-Тибетской железной дороги начнется, собранные данные станут колоссальным научным источником для 550-километрового отрезка дороги, проходящего через мерзлоту.

Министр отложил зажатую в руке ручку:

– Погодите, расскажите про мерзлые грунты подробнее.

Эти слова попали прямо в сердце профессионального энтузиазма Чжан Лусиня. Несколько капитальных трудов, над созданием которых Чжан Лусинь трудился всю жизнь, он трансформировал в несколько простых фраз:

– Есть три обстоятельства, которые нельзя игнорировать, чтобы принять решение по мерзлым грунтам нагорья, по которым пройдет Цинхай-Тибетская железная дорога. Во-первых, с точки зрения своего распространения участки мерзлых грунтов делятся на отдельные, сплошные и разного типа тальковые. Во-вторых, существует четыре варианта таких участков с точки зрения температуры грунта, два из них – высокотемпературные, еще два – низкотемпературные, конкретнее это: высоко нестабильная высокотемпературная зона, нестабильная высокотемпературная зона, преимущественно стабильная низкотемпературная зона и стабильная низкотемпературная зона. В-третьих, с точки зрения льдистости грунта мы говорим о низком, большом и высоком содержании льда. Эти аспекты—это та основа и#те предварительные условия, без которых невозможно понимание мерзлоты и строительство дорожного полотна.

– Понятно! – министр слегка наклонил голову, и вдруг взгляд его сделался пронзительным. – И все же, профессор Чжан, не позволите ли задать вам один вопрос?

– Что вы, что вы, конечно! – Чжан Лусинь был очень тронут любезностью министра.

– Насколько мне известно, проблема мерзлых грунтов – тяжело разрешима во всем мире, – оказывается, министр пришел подготовленным. – В тех странах, где высокий процент мерзлых грунтов – России, США, Канаде, – прилагают огромные усилия для преодоления сложностей, возникающих из-за мерзлоты. Я хотел бы узнать, может ли Китай, после всего нескольких десятилетий исследований, встать на один уровень с передовыми странами?

– Следует сказать, что наши исследования мерзлоты начались позже, чем в России или США, но они ни в коем случае не являются отстающими, и это нисколько не самовозвеличение, – Чжан Лусинь прекрасно знал о научных исследованиях мерзлоты в Китае. —До начала реформ и открытости нашим наставником, можно сказать, была Россия, и долгое время мы провели, так и не выходя из тени советских исследований. Но начиная с 80-х годов, резко набрали силу наши собственные исследования, было проведено огромное количество инновационных исследований. Учитывая, что Тибетское нагорье – это крупнейшая в мире сокровищница мерзлоты, можно со всей откровенностью сказать, что геокриологические исследования в Китае нисколько не отстают по уровню от передовых стран мира. Если посмотреть на мировой опыт прокладки железных дорог в мерзлоте, процент повреждений на первой из таких дорог – действующей уже почти столетие Сибирской железной дороге – составляет примерно 40%, на построенной в 70-е годы второй Сибирской железной дороге, это 27,5%, а на первом участке Цинхай-Тибетской железной дороги от Синина до Голмуда 31,7%, – разница невелика.

– Если мы построим второй участок Цинхай-Тибетской железной дороги, от Голмуда до Лхасы, сможем ли мы снизить процент повреждений до 10%? – министр явно был специалистом в железнодорожном строительстве, настолько хорошо он разбирался в соответствующих показателях. – Каковы реальные способы решить проблемы, связанные с мерзлотой?

– По моему мнению, проблемы решаемы! – ответил Чжан Лусинь, чувствуя, что победа уже в кармане. – Проводившиеся в помещении имитационные испытания с вентилируемым дорожным полотном, специальной конструкцией полотна из булыжников и навесами от солнца дали хорошие результаты, которые позволяют нам выполнить важный теоретический анализ и численное моделирование, а также разработать параметры инженерного проектирования для крупномасштабных полевых испытаний на участках мерзлого грунта. С точки зрения снижения нагрева грунта лучше всего работают термосифоны, на втором месте – насыпи из булыжника со сквозной сетью труб для обеспечения вентиляции, защитные крепления склона из щебня. Есть еще противосолнечные навесы и другие технологии.

– Термосифонная технология? – министр был не очень хорошо знаком с этой новой технологией и заинтересованно спросил: – Есть ли успешные прецеденты?

– Есть. Эта технология была успешно применена при строительстве нефтепровода на Аляске в США и безопасно работает уже больше двадцати лет. В зонах мерзлоты в США, России и Канаде эту же технологию широко применяют при постройке мачт электропередач, зданий, автомобильных и железных дорог.

– Хм, все настолько хорошо?

Чжан Лусинь кивнул и подробно рассказал о принципах, на которых технология основана.

Время похоже на муссон, дующий с гор Куньлунь, – улетучивается вслед за ветром. Доклад Чжан Лусиня по проблеме мерзлых грунтов длился почти два часа и закончился только в 1:30 дня.

– Благодарю вас, – министр поднялся и крепко пожал Чжан Лусиню руку.—Вы прочитали нам отличную лекцию по технологиям, связанным с мерзлыми грунтами, и позволили нам понять, как решать эти общемирового уровня сложности. Теперь мы будем чувствовать себя увереннее, утверждая строительство ЦинхайТибетской железной дороги.

– Когда вы уезжаете из Голмуда? – Чжан Лусинь неожиданно заинтересовался перемещениями министра.

– Я собираюсь подняться в горы завтра утром—хотел бы взглянуть на наблюдательную станцию на Фэнхошань, которую вы упомянули.

– Ясно, – Когда Чжан Лусинь поднялся, чтобы уходить, ему в голову пришла сильная идея.



Ученый-геокриолог Чжан Лусинь

Вернувшись в отель, где он остановился, вместо того чтобы пойти обедать, Чжан Лусинь и приехавший вместе с ним заместитель директора института принялись искать междугороднее такси.

– Профессор Чжан, – его ассистент был сильно озадачен, – вам нужно междугороднее такси, чтобы вернуться в Ланьчжоу?

– Нет! – Чжан Лусинь покачал головой. – Чтобы подняться на Фэнхошань.

– Подняться на Фэнхошань... И когда мы отправляемся?—спросил ассистент с удивлением.

– Выезжаем сегодня после полуночи! – Чжан Лусинь посмотрел на лежащие в отдалении заснеженные горы Куньлунь, сердце его, казалось, уже унеслось на вершину Фэнхошань. – Мы обязательно должны приехать на наблюдательную станцию Фэнхуошань до прибытия главы Министерства железных дорог.

– В этом есть необходимость? Вы почти два часа говорили на встрече об исследовании мерзлых грунтов, думаю, замминистра вы уже завоевали, – сомневался ассистент.

– Конечно, есть! – сказал с чувством Чжан Лусинь. – Поколениями сотрудники нашего Северо-Западного научно-исследовательского института вели наблюдения на Фэнхошань— почти сорок лет. Их ценность, их преданность делу должны стать известны пекинскому руководству. И кроме того, только я, как человек, который провел здесь столько времени, могу объяснить, что происходит на экспериментальном полигоне Фэнхошань.

Видя настойчивость Чжан Лусиня, помощник был очень тронут и побежал на улицу, чтобы найти такси. Он оглядел Голмуд, город навьюченных яков, такси здесь имели вид совершенно неблагопристойный. Лучшее, что ему удалось найти – «Сяли», с пробегом в несколько сотен тысяч километров, чье состояние было по-настоящему тревожащим.

– Профессор Чжан, сожалею о неудобстве, но в горы можно подняться только на плохоньком «Сяли», – помощник горько улыбнулся.

– Нашлось «Сяли» – уже неплохо! – удовлетворенно ответил Чжан Лусинь. – В свое время, когда мы пересекали Куньлунь и переваливали Танг-Ла, мы ехали на грузовиках «Цзефан».

Помощник горестно вздохнул:

– Сегодняшний наш транспорт с ними разве сравнится. Машина такая развалюха – как бы не потеряла цепь и не оставила нас на Удаоляне, там уж кричи не кричи – никто не придет на помощь.

– Не переживайте. У водителей в Цинхае и Тибете всегда есть запасные варианты.

– Хорошо, если так!

В тот день, когда рука Неба передвинула стрелку часов на полночь по куньлуньскому времени, Чжан Лусинь отправился к рассыпанным по ночному небу нагорья зимним звездам. Подъехавшее такси «Сяли», сотрясавшееся всем корпусом, врезалось в ночную мглу, как каноэ, покачивающееся на черной озерной глади. Его мигающие, будто два светлячка огни, утонули под покровом легшей на горы Куньлунь и на бескрайний Хух-Сил ночи. Расстояние более трехсот километров такси «Сяли» пробежало за пять с лишним часов и на рассвете прибыло на Фэнхошаньскую наблюдательную станцию.

В десять часов утра, когда автоколонна проверяющих появилась перед базой экспериментального железнодорожного полигона Фэнхошань, Чжан Лусинь вышел их приветствовать вместе с персоналом наблюдательной станции. Заместитель министра, который вчера слушал доклад Чжан Лусиня, удивленно спросил:

– Профессор Чжан, вы как оказались на Фэнхошань? Неужели десантировались?

– Что вы, весь вечер и ночь ехал на такси, чтобы успеть, – честно признался Чжан Лусинь. – Я жду вас, чтобы подробно рассказать о Фэнхошаньском экспериментальном полигоне.

– Ваша взяла, профессор Чжан, вы в своей работе и правда делаете все по-максимуму, – с чувством сказал замминистра.

– Вы первый министр Республики, кто увидит исследования мерзлых грунтов нагорья, – серьезно сказал Чжан Лусинь. – Мы метались несколько десятилетий и наконец добились результатов.

Министр рассмеялся.

– Вы чувствуете проявления высотной болезни здесь на Фэнхошань?

– Чувствую, – министр кивнул. – Самое высокое место, в котором мне доводилось бывать, было расположено на высоте 4000 метров над уровнем моря. Какая высота здесь?

– Больше 4900 метров над уровнем моря!

– Недаром я явно чувствую небольшое головокружение, одышку и учащение сердцебиения.

– А там уже 5013 метров над уровнем моря! – Чжан Лусинь показал на перевал Фэнхошань:—Раньше на этих вершинах с приходом лета образовывались шаровые молнии, огнен-

ные шары один за другим катились оттуда вниз. Если не успел спрятаться, можно было попрощаться с жизнью.

– Ничего себе! – министр покачал головой. – А сейчас шаровые молнии еще бывают?

– Практически никогда! Но Вам не стоит здесь слишком задерживаться! Можно осмотреть все, не сильно углубляясь, пройти по сокращенному маршруту!

Чжан Лусинь провел для главы министерства небольшую экскурсию и подробно рассказал про каждый аспект экспериментального железнодорожного полигона длиной в полкилометра, а также о тех технологиях, которые впоследствии будут массово использоваться на участках мерзлого грунта при строительстве Цинхай-Тибетской железной дороги – специальной насыпи из булыжников, защите склонов щебнем и солнцезащитных навесах. Министр пробыл на Фэнхошане почти час, затем, помахав на прощание рукой, направился к Тотохэ...

Стоя на Фэнхошань, Чжан Лусинь наблюдал, как группа седоголовых гусей, выстроившись в огромную стаю, следовала за постепенно уменьшающимся черным пятном автомобильной колонны. Он внезапно почувствовал, что вместе с взмахами гусиных крыльев приближается и его собственная весна жизни.

Он услышал спиралью закручивающийся в небосводе крик одинокого гуся, возвращающегося в стаю.

Чжан Лусинь был все же немного самодоволен. И семнадцать лет спустя он остался таким же. Прошло тринадцать лет с тех пор, как я брал у него интервью в последний раз. Человек приближался уже к семидесятилетнему возрасту, а его умонастроения, его честолюбие, его несдержанность в обращении несколько не изменились, будто родились вместе с ним. Я не стал смотреть программу «Литературный чтец», вопреки увещеваниям учителя Биньиня. Я знал, что покажет и какой текст прочитает Чжан Лусинь на телевидении. Я знал, что он продемонстрирует свое собрание различных версий книг «Как закалялась сталь» и «Павел Корчагин», изданных по всей стране, расскажет о существующих между ними различиях в переводе, прочитает наизусть трудные места из разных переводов. В отрывке, который он прочитает, должно быть, будет рассказываться о том, как Тоня вышла из поезда и неожиданно встретила на грязной дороге своего возлюбленного Павла Корчагина. Чжан Лусинь слишком много раз читал этот красноречивый текст. Первым и последним слушателем его всегда был не кто иной, как его жена, а теперь, конечно, его аудиторией должны были стать телезрители всей страны.

Из-за этой его любви к Павлу Корчагину – поскольку оба они дорожные строители – его и можно назвать последним идеалистом XX века.

МУ ШЭНЧЖУН: ПЕРВЫЙ, КТО ПРОВЕЛ ИНЖЕНЕРНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ НА МЕСТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЦИНХАЙ- ТИБЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Дом генерала Му Шэнчжуна стал частью культурного пейзажа Голмуда. Ни один писатель, посещающий Голмуд, если он пишет об этом городе или начинающейся в нем «Небесной дороге», не может не упомянуть Му Шэнчжуна, и обязан отдать дань уважения особняку Му. Много лет назад мне посчастливилось взять у генерала Му Шэнчжуна интервью в одном тибетском ресторанчике в Чэнду. И все равно я направился прямо в военное здание, где он жил, чтобы прочувствовать дыхание жизни и истории, которое он оставил в этом крохотном двухэтажном строении, несмотря на то, что прошло уже много лет с момента ухода самого генерала. Человека не стало, но героизм, что тек в его жилах, по-прежнему горяч и по-прежнему находит преемников. Из коридора открывался вид на горы Куньлунь, и казалось, как будто на вершине снежной горы стоит бессмертный дух, ожидая людей, что совершают паломничество к богам заснеженных гор.

Я опустил голову и посмотрел вниз в стеклянный шкаф, где по-прежнему лежали на виду записи, сделанные во время проведения инженерных изысканий для Цинхай-Тибетской железной дороги, которые генерал Му Шэнчжун возглавлял. Сложно удержаться от тяжелого вздоха. Генерал действительно был первым, кто исследовал места будущего строительства.

Я глядел на смутно проступающий сквозь буран величественный Куньлунь, и история изысканий снова вставала у меня перед глазами.

Однажды утром 1955 года принадлежавший генералу Му Шэнчжуну внедорожник ГАЗ со скрипом остановился у ворот Северозападного проектного отделения Министерства железных дорог (предшественника Первого проектно-изыскательского института Китайских железных дорог).

Хотя приближалась зима, настроение генерала было таким же сияющим, как солнце, висящее над горой Гаолань. Сразу после Дня армии 1 августа, впервые в китайской армии было присвоено звание генерал-майора, и удостоен его был Му Шэнчжун, выходец из Северо-Шэньсийской армии Красной Армии, политический комиссар отдельной бригады 18-й армии и заведующий организационным отделом партийного комитета КПК в Тибете. По сравнению с земляками, павшими на дороге в Новый Китай, Му Шэнчжун чувствовал себя счастливым, несмотря на 21 пулевое ранение.

Генерал обладал крепким телосложением, решительным темпераментом и обыкновением держать себя, свойственным жителям Северной Шэньси, которое нынешние люди уже утратили. Опустив одну ногу из двери джипа, он высоко поднял голову к небесной синеве. Северо-западное отделение проектного института было известно как главное здание Северо-Запада в Ланьчжоу – грандиозное, овеянное духом величественности.

– Здание это достойно называться первым зданием СевероЗапада, – сказал генерал с явным шэньбэйским говором. – Будто торжественная шэньсийская ария, исполненная на Лесовом плато.

Охранник у ворот Северо-западного отделения проектного института, поглядев на долго стоявшего перед зданием в эмоциональном возбуждении генерала, поспешил к нему обратиться:

– Прошу назвать вашу фамилию, господин командующий, и назвать причину визита.

– Му Шэнчжун, – генерал громко рассмеялся, – Какую причину? Товарищ, мы приехали за кадрами.

Охранник был ошеломлен: оказывается, перед ним был генерал Му Шэнчжун, известный в Ланьчжоу и на всем Северо-Западе «отец» Цинхай-Тибетской автодороги.

– Генерал Му, прошу вас немного подождать, я позову руководство встретить вас, – поспешил сказать он.

– Давайте без этих формальностей! Мне нужны люди, поэтому я приехал с визитом к директору вашего института, – стремительным шагом Му Шэнчжун направился к вестибюлю.

Уже знавший о прибытии генерала директор института, господин Му, вышел его приветствовать.

– Генерал Му! Большая честь, большая честь! Каким вас ветром принесло? – воскликнул он.

– Муссоном с Тибетского нагорья, естественно! – пошутил в ответ Му Шэнчжун. – Но без дела во дворец не ходят, я приехал за людьми.

– За людьми? – удивился директор института.

– Именно, одним взмахом кисти двух «му» не напишешь, мне от вас нужно небольшое одолжение! – крепко пожимая руку директора Му, Му Шэнчжун продолжал: – Когда Цинхай-Тибетская автодорога была открыта для движения, маршал Пэн Дэхуай был очень обрадован и пригласил нас на прием. Он сказал, что я внес наиболее значимый вклад в строительство шоссе. Я ему на это заметил: господин генерал, не заслужил я этой чести, а принадлежит она по праву строителям дороги, офицерам, солдатам и простым рабочим, которые навсегда остались лежать на Куньлуне, Удаоляне, Будунцюане и Танг-Ла. Я доложил маршалу Пэну, что стратегическая поддержка Тибета не может опираться на одну лишь автодорогу, нужна еще железнодорожная линия. Пэн Дэхуай меня горячо поддержал. Более того, он доложил об этом премьеру Госсовета и мне выделили деньги. Перед возвращением в Голмуд я столкнулся с командующим и политкомиссаром Железнодорожного корпуса, Ван Чжэнем. Ван-хуцзы рассказал, что во время войны сопротивления американской агрессии и оказания помощи корейскому народу Железнодорожный корпус построил «не подверженную действию снарядов и ударов» железнодорожную линию, а сейчас времена мирные, и нужно обязательно провести железную дорогу в Башань, Тяньшань, Куньлунь – до самых Гималаев. Удобрения не льют на чужие поля, это такое большое дело, никак нельзя позволить Ван-хуцзы взять на себя инициативу. Дайте мне несколько человек, чтобы они вместе со мной отправились на Тибетское нагорье, посмотреть, возможно ли строительство железной дороги. Премьерминистру и маршалу Пэну я все объясню.

Начальник отделения вздохнул:

– А я то уж было думал... Изыскания железных дорог – это также основная задача нашего института. Сколько человек нужно генералу Му?

– Хотя бы три!

– Так мало. Одно ваше распоряжение – и мы выделим столько людей, сколько попросите.

– Как великодушно! – рассмеялся Му Шэнчжун, – разве чтобы выяснить, возможно ли строительство железной дороги, нужно столько людей вместе?

– Я ведь и сам давно мечтал это сделать.

– Тогда договорились. Пусть они идут домой собирать вещи, а завтра вместе со мной отправятся в Сянжидэ.

– Слушаюсь. Генерал, завтра утром все будут на месте в назначенное время, – живо ответил директор Му.

На следующее утро, как только начался рабочий день, внедорожник Му Шэнчжуна остановился перед зданием Северо-Западного филиала института и стал ждать. Выйдя из здания, директор института Му с инженерами-геодезистами Цао Жуженем, Лю Дэци и Ван Лицзе,

увидели одетого в кожаную куртку генерала Му, который ждал, оперившись на машину. Директор Му взволнованно сказал:

– Генерал Му, извините, что заставили вас ждать.

– Учащийся ждет наставника, все так и должно быть! – громко рассмеялся Му Шэнчжун. – Я родился в семье военных, человек необразованный, иметь дело с вами интеллигентами для меня честь, иначе не скажешь!

Вначале, оказавшись лицом к лицу с рослым генералом, Цао Жужэнь с коллегами обменивались растерянными взглядами и чувствовали себя несколько напряженно. Но после слов генерала их волнение утихло, а его нрав притягивал их к себе, будто магнит.

– Это руководитель группы инженер Цао, – директор института Му указал на Цао Жужэня и сказал: – Выпускник факультета строительства и архитектуры Центрального университета, инженер со специализацией в трассировании, в эпоху Гоминьдана участвовал в строительстве Хунань-Гуанси-Гуйчжоуской железной дороги, а затем пришел в наш Северо-Западный проектный институт, здесь участвовал в трассировании железнодорожных линий Тяньшуй–Ланьчжоу, Ланьчжоу–Синин и Баотоу–Ланьчжоу.

Му Шэнчжун с энтузиазмом протянул руку:

– Отлично! Вам немногим больше тридцати, самый расцвет сил. Приглашаю вас отправиться со мной в поездку на Тибетское нагорье. Задача у вас только одна: когда мы спустимся с гор, сказать мне, можно ли построить на нагорье железную дорогу. Я передам ваш вывод маршалу Пэну и премьеру.

Все трое понимающе улыбнулись. Му Шэнчжун помог им перенести багаж и оборудование в ГАЗ. Мотор взревел, и, помахав на прощание Золотому городу, первый в Китае миниотряд для трассировки железнодорожного маршрута в Тибете последовал за генералом Му Шэнчжуном на Тибетское нагорье.

Внедорожник ГАЗ уезжал из Ланьчжоу по долине Хуанхэ. Цао Жужэнь, сидевший на заднем сиденье, оглянулся. К команде присоединилось еще несколько ГАЗов, и он спросил генерала Му, как тому удалось раздобыть столько машин. .

Му Шэнчжун с гордостью ответил:

– Особое разрешение премьера Госсовета!

– Их премьер дал?! – удивился Цао Жужэнь.

– Конечно! – улыбаясь несколько самодовольно, сказал Му Шэнчжун. – Председатель и премьер были очень счастливы в тот день, когда в декабре прошлого года была открыта для движения Цинхай-Тибетская автодорога. Я слышал, как маршал Пэн рассказывал, что в ту ночь, когда Председатель узнал об одновременном вводе в эксплуатацию автодорог Цинхай–Тибет и Сычуань–Тибет, он специально подозвал шеф-повара и попросил принести стакан водки «Маотай». Сотрудник не понял и спросил, какое радостное событие произошло у Председателя. Залпом осушив стакан, тот ответил, что обрадован. Когда в этом году мне присвоили звание, я отправился к маршалу Пэну принять присягу и рассказал ему о намерении разведать маршрут для строительства ЦинхайТибетской железной дороги. Пэн Дэхуай доложил доложил об этом премьеру Госсовета, и тот сказал, что нельзя, чтобы Му Шэнчжун снова трясся в телеге на резиновом ходу и что надо выделить ему несколько автомобилей. Поэтому мы можем ехать вместо того, чтобы идти пешком.

– Но генерал Му, – С внезапным почтением сказал Цао Жужэнь, – наш, инженеров-трассировщиков, удел – как раз ходить пешком, наша опора – неутомимые ноги.

– Ха-ха! Вы меня развеселили, – рассмеялся Му Шэнчжун. – Что ж, тогда я буду вашим начальником службы тыла, вы говорите, куда вам надо, и я вас туда доставлю.

– Генерал, вы будете следовать за нами, пока будет вестись трассирование? – спросил Цао Жужэнь.

– Спрашиваете. Мы теперь с вами привязаны к одной машине, и благословения разделим и трудности.

– Спасибо! – с благоговением поблагодарил Цао Жужэнь.

В то время велись изыскания и проектирование линии Ланьчжоу–Синин. Западная часть все еще представляла собой огромное снежное пространство, на тысячи ли покрытое льдом. Покинув Ланьчжоу, Му Шэнчжун и Цао Жужэнь с коллегами следовали по древней дороге Танбо. Они въехали в Синин, пересекли Неюань, перевалили через хребет Жиюэшань. На протяжении всего пути они производили изыскания, двигаясь извилистым маршрутом. В том месте, где принцесса Вэньчэн разбила зеркало, чтобы больше не вспоминать о Чанъани, была дорога, которая продолжала древнюю дорогу Танбо в юго-восточном направлении. Она проходила Гунхэ, миновала Мадо, въезжала в Юйшу, пересекала горы Танг-Ла на Цинхай-Тибетской границе, достигала уезда Ньэнронг в Тибете, и в конце концов – Хэйхэ, в котором в то время находилась резиденция командующего Северным Тибетом. После этого она через хребет Ньэнченгангха и степи Дамшунга направлялась напрямую в Лхасу. Это был древний почтовый тракт: в те годы все, кто направлялся в Тибет с северо-запада, въезжали и выезжали через эти точки.

Однако Му Шэнчжун, стоя на вершине горы Жиюэшань, смотрел в направлении Цинхай-Тибетской автодороги.

– Поедем к северу от озера Цинхай! – он помахал рукой.

Цао Жужэнь посмотрел на карту.

– Генерал Му, это означает, что железнодорожная линия должна будет пройти через Дэлинху и дальше вверх через соленые озера, – удивился он.

– Именно так! – Му Шэнчжун кивнул. – Инженер Цао, теперь, когда автодорога построена, железнодорожная линия должна держаться ее.

Цао Жужэнь преклонялся перед стратегическим видением военного, но вместе с тем был и немного обеспокоен. За Делингой расположена огромная Цайдамская котловина, которую в передней части пересекают горы Куньлунь и Танг-Ла – это беспрецедентная задача с точки зрения трассировки железнодорожной линии. Жаль, что он впервые едет в Цинхай и Тибет не знает, что ждет его группу впереди, в долгой дороге.

Когда они добрались до Сянжидэ, постепенно стемнело. Сухой, пронизывающий северный ветер время от времени обволакивал небо летящим снегом, то и дело задувая через занавес только-что поставленной тканой палатки. Водитель и охранник Му Шэнчжуна измельчили подобранный сухой коровий навоз в порошок и подожгли его с помощью огнива. В котле с бульканьем варилась лапша. В отсутствии скороварки, здесь на Жиюэшань, на высоте более 3000 метров над уровнем моря довести ее до готовности было сложно. Охранник отвинтил крышку с фляги и передал ее генералу Му Шэнчжуну.

– Угощайтесь!

Му Шэнчжун сделал глоток и передал наполненную алкоголем флягу Цао Жужэню:

– Погреться.

Цао Жужэнь покачал головой.

– Генерал, врач запретил пить на нагорье.

– И вы поверили этому бездельнику, – Му Шэнчжун неожиданно приоткрыл свою воинскую, грубую сторону. – Да разве ж это мужик, кто не пьет на нагорье? Пейте!

– Ладно, выпью! – Цао Жужэнь заразился дерзостью генерала: к серьезности и осторожности инженера-трассировщика примешалась мужская удаль, и он взял флягу, запрокинул голову в глотке и сухо закашлялся.

Лежавший на одеяле Му Шэнчжун громко рассмеялся.

– Вот молодец. Где один глоток – там и тысяча, и десять тысяч, так и «гением вина» сможешь стать.

Лю Дэцзи и Ван Лицзе тоже отпили из фляги.

– Генерал Му, я никак в толк не возьму, почему вы, когда трассировали маршрут Цинхай-Тибетской автодороги, отказались от доступного в погоне за далеким – вместо того, чтобы идти по древней дороге Танбо, вы проложили ее к северу от озера Цинхай, через Цайдам, а потом наверх на Куньлунь и через Танг-Ла.

– Ха-ха, инженер Цао, я заметил днем ваши насупленные брови и так и подумал, что вы скорее всего спросите, — Му Шэн сделал еще один глоток. – На самом деле нынешняя Цинхай-Тибетская автодорога – это дорога в том числе для верблюдов. Когда монгольские ламы ехали в Тибет, чтобы изучать священные писания, они ехали по ней. В 1950 году, будучи политическим комиссаром в то время, когда Северо-Западный рабочий комитет только вошел в Тибет, я провел несколько тысяч верблюдов по древней дороге Танбо, по которой в Тибет приехала принцесса Вэньчэн. Рельеф по пути был довольно ровным, но слишком заболоченным, местность была густо испещрена озерами и окутана густым туманом с заснеженных гор – она, естественно, не годилась для движения автомобилей.

Цао Жужэнь наконец понял, почему генерал Му отказался от древней дороги Танбо в пользу маршрута через Куньлунь.

– Генерал Му, говорят, что когда ваши офицеры и солдаты выбрали маршрут Цинхай-Тибетской автодороги, они, следуя вашим инструкциям, перешли Куньлунь и Танг-Ла на телегах на резиновом ходу?

Му Шэнчжун покачал головой.

– Поехать на Тибетское нагорье на этих тележках не было моей идеей, этим мы обязаны маршалу Пэн Дэхуаю. Зимой 1953 года, когда маршал Пэн вернулся из Северной Кореи, я отправился к нему с визитом. В то время я по совместительству занимал должность политического комиссара Тибетской транспортной дивизии. В транспортной дивизии было более 26 000 верблюдов, но большая часть их погибла на обратном пути после одной только доставки груза с Северо-Запада в Тибет. Я сказал маршалу Пэну, что построить дорогу Сычуань–Тибет пока невозможно. Опирайтесь на одну лишь транспортировку верблюдами на северо-западном направлении тоже было невозможно. Нужна была дорога. Я также сказал, что хотел бы поехать на Тибетское нагорье на повозках на деревянных колесах и выяснить, можно ли построить дорогу в Лхасу в этой пустынной местности. Маршал Пэн ответил: «Ну хорошо, но если вы проедете нагорье в воловьих повозках, кто-то может сказать, что вы их разобрали и перенесли, никто вам не поверит. Вам следует поехать в горы на телегах на резиновом ходу. Там, где проедет такая телега, проедет и грузовик». Тут у меня будто пелена с глаз упала.

– Генерал Му, вы, как и в этот раз, все время с ними ехали? – серьезно спросил Цао Жужэнь.

– Я не поехал. Руководить отрядом назначили заместителя комиссара Тибетской транспортной дивизии Жэнь Цимина. Мой переводчик, Дуньчжу Цайдань, с китайским именем Ли Дэшоу, также участвовал. Он был единственным тибетцем в команде из более чем тридцати человек, – Му Шэнчжун на мгновение задумался. – Они отправились из Сянжидэ и вели с собой более пятидесяти верблюдов, двадцать мулов, трех лошадей и две телеги на резиновом ходу. Двигались они по нашей сегодняшней «Небесной дороге». Продвигаясь вперед, они сразу разравнивали землю лопатами и строили дорожное полотно. Они обогнули озера с севера, поднялись в Дэлинху, миновали Их-Цайдам, прошли соленые озера и прибыли в Голмуд. Когда они через перевал Наньшанькоу поднимались на Куньлунь, их путь перегородило ущелье, двух– трех метров ширины. К счастью, в изыскательской команде был каменщик, который за три дня навел мост. Только тогда все смогли двигаться дальше. Затем через Найдж-Тал они поднялись в Сидатань, оттуда последовали напрямую к перевалу Куньлуньшанькоу, пересекли Сюэшуйхэ. Вдалеке, едва видимый, лежал перед ними на необъятном степном просторе Хух-Сил. Однажды внезапно начался сильный снегопад, нечего не было видно и в трех метрах.

Жэнь Цимин и Дуньчжу Цайдань задержались и отбились от отряда. Проблуждав более часа, они нашли несколько связок сухого гребенщика и подожгли их. Так они провели ночь в снегу – стоя спиной к спине, окруженные стаей степных волков. Люди и волки сошлись в беззвучной конфронтации, исход которой зависел от того, кто сможет продержаться до последнего. Заснуть для людей означало бы стать ужином для голодных волков. Так они и стояли до рассвета, пока наконец не услышали спешащих к ним на помощь товарищей. В Удаолян они были с чудовищной головной болью – такой, что хоть криком кричи, – совершенно невыносимой. После Фэнхошань они стали страдать от сильной одышки, но все равно упорно шли вперед, следуя тем же путем, что и монгольские ламы на их дороге в Тибет, пока не достигли истока Янцзы, Тотохэ. Замерзшую реку они перешли босиком, холод талой воды пробирал до костей. Затем через бескрайнее, заносимое снегом пространство они двинулись к горам Танг-Ла. Переход через Танг-Ла доказал, что проложенный путь полностью проходим. Они добрались до Амдо, и дальше вниз лежало обширное плато Чангтан. 23 января 1954 года, они прибыли в Хэйхэ и встретились с секретарем местного отделения рабочего комитета Хоу Цзе. Вы не представляете, как я был счастлив в тот вечер, когда Жэнь Цимин прислал мне телеграмму, в которой сообщал, что проложенный путь проходим. Я пил всю ночь и страшно, как давно уже не бывало, напился.

История генерала Му Шэнчжуна, его офицеров и солдат была похожа на легенду о Северо-Западе. Выслушав ее, Цао Жужэнь, Лю Дэцзи и Ван Лицзе, повздохали, держа себя за руки, и принялись петь, отбивая такт. В дальнейшем каждую ночь, когда они устраивались на сон в тканой палатке, а в нее бился ледяной ветер, они запрокидывали головы в бездонное небо, в котором, будто на золотом седле царя Гэсэра, сияло несколько холодных звезд, и снова слушали Му Шэнчжуна. А тот, медленно потягивая спиртное, рассказывал истории о войне и о Западном крае. Это стало их ежевечерним палаточным пиром на Тибетском нагорье. Если генерал Му выпивал так крепко, что не мог рассказывать, то на следующий день члены небольшого отряда, приступая к изысканиям, чувствовали будто им чего-то не хватает.

Опьяненные историями генерала Му о нагорье, Цао Жужэнь и его коллеги занимались сбором данных и трассированием. По большей части направление будущей железнодорожной линии и ее изгибы были запланированы в незначительном удалении от автодороги. Наконец они достигли Голмуда.

– Три дня отдыха вам. Купите недостающую еду и восстановите физические силы! – махнув рукой, сказал Му Шэнчжун.

Однако после всего двух дней передышки в Голмуде Му Шэнчжун с Цао Жужэнем и его командой снова отправились в дорогу. По мере их подъема на могучий Куньлунь высота над уровнем моря постепенно увеличивалась. После каждого небольшого отрезка пути Цао Жужэню и двум другим инженерам приходилось выходить из машины, чтобы выполнить глазомерную съемку и трассировку и зарисовать рельеф местности. В экстремальных условиях нагорья даже просто лежать было похоже на нахождение в чистилище, что уж говорить о ежедневных продолжительных пеших переходах, высоких подъемах для обзора и бродах через реки.

После перехода через Хух-Сил и Сюэшуйхэ у Цао Жужэня в голове внезапно застряли слова «мерзлый грунт» и это его сильно озадачило. Рельеф Тибетского нагорья никак не влиял на строительство железной дороги. Если бы не недостаток кислорода на нагорье, проект был бы намного менее сложным, чем аналогичное строительство на внутренней территории страны – где были высокие горы и крупные реки. Тем не менее вечная мерзлота нагорья представляла собой сложную для решения проблему. А впереди и подавно простиралось огромное заснеженное пространство, на котором было трудно понять, что перед тобой – замерзшая река, покрытый снегом участок или дорога. Как-то раз машина угодила в заболоченный участок, покрытый тонким льдом, колеса пробуксовывали, и никак не получалось прорваться к твердой земле.

Генерал Му Шэнчжун выскочил из машины, скинул свой ватник, положил его под колесо и крикнул водителю:

– Жми на газ, увеличивай передачу – и рывком вперед.

Двигатель ГАЗа взревел и тот наконец вылетел на дорогу. Глядя на забрызганный грязью армейский ватник генерала Му, Цао Жужэнь забеспокоился.

– Ничего страшного, инженер Цао. Выйдет солнце, я его высушу и грязь стряхну, будет как новый, – похлопал его по плечу генерал Му.

Однако когда они переправились через Тотохэ и приближались к Танг-Ла, им уже так не повезло. Однажды вечером внедорожник неожиданно увяз в заболоченной почве. Какие бы усилия генерал Му ни прикладывал, вытащить «кавалерию» из глубокого болота у него не получалось. Голова его раскалывалась. Осмелившийся ринуться в схватку с Тибетским нагорьем генерал Му на этот раз даже не вспылал.

– Инженер Цао Гун, ждите в машине и не двигайтесь, – не в силах ничего придумать, он развел руками. – Запасайтесь силами, берегите энергию – нам ничего не остается, кроме как спокойно ждать!

– Ждать? Генерал Му, оставаться ждать здесь разве не все равно, что смерти ждать? – не без тревожного спросил Цао Жужэнь.

– Ничего страшного, будем ждать помощи, – Му Шэнчжун улыбнулся.

– Генерал, вокруг только холод и снег да бескрайняя пустошь, кто же нам поможет? – Цао Жужэнь оглядел раскинувшиеся перед ним пустынные земли: здесь не было никого, не считая одинокого кондора, кружащего в небе.

– Может проехать военный автомобиль! – Му Шэнчжун посмотрел на Цинхай-Тибетскую автодорогу, в которую были вложены все его душевные силы, и по-генеральски махнул рукой: – Охранник!

– Здесь! – охранник подбежал. – Какие указания, господин командующий?

– Вы сейчас выходите на шоссе. Если будет проезжать военный автомобиль, задержите его и скажите, чтобы они пришли помочь нам вытащить застрявшую машину, – Му Шэнчжун имел в голове готовый план.

Он осмотрелся по сторонам, но на безмолвной пустоши не появилось военного автомобиля, лишь ужасающий вой волков доносился сквозь бешеную метель. Несколько пульсирующих зеленых огней шаг за шагом приближались к изыскателям, заставляя их дрожать от страха. Охранник поднял пистолет, приготовившись стрелять.

– Э! Не стреляй! – Му Шэнчжун толкнул охранника ногой. – Оставь мне патроны, дзерженов постреляю – подготовим. Не надо смотреть, что волки свирепы, пока люди им не вредят, они не навредят людям.

Так, людям ничего не оставалось, кроме как свернуться в машине и с замиранием сердца наблюдать за курсирующими вокруг волками.

Посреди ночи на склоне холма внезапно вспыхнули огни, как светлячки летом в южной деревне. Генерал Му вскочил на ноги и громко крикнул:

– Помощь пришла!

Наконец их заметила постепенно приближавшаяся группа военных машин, и только тогда маленький изыскательный отряд был спасен.

Спустя полмесяца их машина въехала в Лхасу. Предварительное исследование последнего участка железной дороги было завершено.

– Инженер Цао, сообщите мне, пожалуйста, результат, – с тревогой попросил Цао Жужэнь генерал Му.

Цао Жужэнь перечислил множество связанных с мерзлым грунтом проблем, но кажется, так и не коснулся главной темы. Му Шэнчжун, слегка выйдя из себя, прямо сказал:

– Инженер Цао, я человек неотесанный, с теорией мерзлых грунтов не знаком. Вы вокруг да около не ходите, ближе к делу – скажите мне одно, железную дорогу на Тибетском нагорье можно построить?

– Можно! – решительно ответил Цао Жужэнь.

– Отлично! Именно этого я от вас и хотел, – Му Шэнчжун возбужденно вскочил на ноги. – Я приглашаю вас сегодня вечером на лапшу с бараниной.

После своего возвращения в Ланьчжоу Цао Жужэнь с коллегами устно доложили директору института о предварительных выводах изысканий – строительство железной дороги на Тибетском нагорье возможно. За этим последовал и письменный отчет об исследовании.

Во второй половине дня 15 сентября 2002 года я проводил интервью дома у Цао Жужэня в Первом проектно-изыскательском институте в Ланьчжоу. В преклонном уже возрасте, инженер Цао был добр и дружелюбен, на лице его, плотно покрытым возрастными пигментными пятнами, казалось, скрывалась история занесенного снегом нагорья, но говорил больше всего все же о давно покойном Му Шэнчжуне.

– Генерал Му – человек прямодушный. Он пристрастился к алкоголю, пил в чудовищных объемах, и самоотверженный дух его был таким же чистым и крепким, как алкоголь. Можно сказать, что он был первым человеком на автомобильной и железной дорогах Цинхай–Тибет, заслуги его неоспоримы и не должны быть нами забыты.

ЧУВСТВА, НЕ ЗАСТЫВШИЕ В ХОЛОДЕ ПУСТЫННЫХ ГОР

После запуска Цинхай-Тибетской железной дороги Чжоу Хуайчжэнь, которому было почти 80 лет, попросил своего ученика Сунь Цзяньминя сопровождать его в поездке в Фэнхошань. Он с одной стороны ехал, чтобы убраться на могилах погребенных там старых друзей, а с другой – чтобы снять программу для Центральной телевизионной станции. Говорят, что в тот день старик стоял на Фэнхошане, глядя на земляное полотно Цинхай-Тибетской железной дороги, высящееся перед домиком, в котором он когда-то жил, и плакал, как ребенок, выкрикивая имена товарищей, которые полегли здесь, на страже горы, более сорока лет назад. Он долго стоял на коленях, не поднимаясь, сдерживая горькие слезы.

Какие же чувства, будто огненная лава под ледяной коркой гор, скрывал в себе пожилой человек, чьи эмоции давно уже были холодны, словно промерзлые хребты?!

В тот день небо над Ланьчжоу было высоким, и старик Чжоу Хуайчжэнь сидел напротив меня.

Косые лучи осеннего солнца Цзиньчэна падали на его румяное лицо. Спокойно улыбаясь, он сказал:

– Я просто один из стражников Фэнхошань, не о чем говорить особо. Вам бы расспросить экспертов по мерзлым грунтам и научных специалистов Северо-Западного института.

От одной только этой фразы я почувствовал, что передо мной гора, холодная гора с мягким телом, но с льдом и пламенем в сердце.

– Курите? – очень вежливо спросил он у меня.

Я покачал головой и с улыбкой поблагодарил.

Он обеими руками чиркнул спичкой, чтобы зажечь сигарету, но руки его немного не слушались.

Я проводил взглядом горевшую спичку и увидел, что первые суставы на пальцах его рук выступали, будто изувеченные болезнью.

– Господин Чжоу, что с вашими пальцами? – любопытно спросил я.

– Когда я собирал данные о мерзлых грунтах на горе Фэнхошань, – ответил Чжоу Хуайчжэнь, равнодушно улыбувшись, – я по неосторожности упал в снежник и какое-то время не мог забраться наверх, обморозил суставы пальцев.

Эта явно сглаживающая реальность реплика вызвала у меня благоговение.

– Вот с ваших рук, пожалуйста, и начните рассказ, – попросил я.

– Неужто вас и эта древняя труха интересует? – риторически спросил Чжоу Хуайчжэнь.

Я кивнул.

– Снега на Фэнхошань в тот год выпало очень много! – Чжоу Хуайчжэнь унесся мыслями к бескрайним метелям холодных гор.

Снег завалил Цинхай и Тибет, мириады гор накрыло безмолвие, лишь снег и ветер носились по Чумарской равнине. Снежные волки, которые обычно рыскают у ворот наблюдательной станции Северо-западного института Китайских железных дорог на Фэнхошань, посвораживались клубками неизвестно где. Дни были скучны и однообразны. Подошло время «8–2–8» – время для ежедневного снятия наблюдений и забора проб, когда радар не движется: в 8:00, 14:00 и 20:00 поколения горных стражников наблюдательной станции Фэнхошань никогда не пропускали ни одного наблюдения.

Была метель, опускались сумерки. Уже сутки продолжавшаяся снежная буря все еще не собиралась затихать. Фэнхошань безмолвно высилась в первозданном хаосе. Черный полог

ночи надвигался с далекой Чумарской равнины. Чжоу Хуайчжэнь надел шубу и приготовился выходить, когда недавно прибывший младший сотрудник Сунь Цзяньминь обратился к нему:

– Наставник, снег такой сильный, может, лучше подождете до завтра, пока метель не уляжется.

– Это непреложный закон, установленный первым поколением работников станции. – Чжоу Хуайчжэнь покачал головой. – Я в свое время поклялся, что во время остановки радара в «восемь-два-восемь», насколько бы ни были ужасны погодные условия, не идти нельзя.

Сунь Цзяньминь сказал:

– Тогда я пойду с вами, наставник.

– На улице слишком холодно, – ответил Чжоу Хуайчжэнь. – Ты здесь впервые, лучше я один пойду. Дорогу я знаю хорошо, скоро уже буду назад.

Он поднял толстый тканевый полог и шагнул за дверь. Его фигура удалялась в направлении гиблого, захваченного метелью пространства. Самая дальняя точка сбора данных находилась на дорожной насыпи на противоположном склоне, на расстоянии более километра. Чтобы туда добраться нужно было пройти через речную долину, а затем подняться по склону. Со всех сторон его окружал бескрайний простор, быстрый ветер наполнил небо снегом и туманом. Чжоу Хуайчжэнь изумился случившейся в тот день метели, которая превратила овраги, ущелья и зребты Фэнхошань в нечто напоминающее белый хлебец мо, лежащий на решетке корзины-пароварки. Чжоу Хуайчжэнь шел в сторону степи, шаг за шагом приближаясь к пустоши. Он наконец нашел несколько точек сбора данных, и внес все сведения, требовавшиеся формой. Когда он повернул обратно, уже совсем стемнело. Кругом был снег, и он передвигался с большим трудом, не зная, где под снегом скрываются ямы и канавы. Неожиданно, спускаясь с горы, он перевернулся через голову и упал в снежную яму, в мгновение ока очутившись в снегу по грудь и без малейшей возможности пошевелиться. Он хотел закричать, но до наблюдательной станции оставалось еще несколько сотен метров: метель была такой сильной, что никто бы его не услышал. Он глядел, как безмолвно опускалась длинная ночь судьбы, подобная прожорливой пасти бурого медведя, разверзнутой в намерении проглотить Фэнхошань.

Неужели после двадцати лет вахты он в конечном итоге замерзнет насмерть и будет снесен во льдах и снегах Фэнхошань?

Чжоу Хуайчжэнь оглянулся на свои следы на заснеженном склоне Фэнхошань: казалось, вся жизнь его была связана с мерзлой землей.

Чжоу Хуайчжэнь, родившийся в Тяньшуйе в провинции Ганьсу, был принят на работу в Северо-Западное отделение проектно-исследовательского института в середине 1950-х годов обычным геодезистом. Его работа заключалась в перетаскивании оптической призмы, натягивании цепочек и установке зеркал, иными словами, в съемке местности, благодаря которой железная дорога на запад взвивалась прямо под его собственными ногами. Затем он участвовал в плановом изыскании специальной линии Дэлинха–Хайянь. В 1958 году, когда было проведено первое изыскание Цинхай-Тибетской железной дороги, он вслед за советскими специалистами провел геологические исследования, в результате которых было впервые обнаружено, что под слоем льда находится вечная мерзлота. Однако никто не знал ее размера и глубины. Знали только, что на три или четыре метра ниже слоя льда находится слой мерзлого грунта. Поэтому на Фэнхошань пробурили скважину. На глубине более 70 метров по-прежнему был слой вечной мерзлоты тысячелетнего возраста. В четвертую поисковую экспедицию пробурили уже двухсотметровую скважину в массиве Танг-Ла. Советский специалист утром приезжал на гору, а вечером возвращался в Голмуд. Увидев вынутые из скважины кубики льда, он воскликнул:

– Такого мерзлого грунта как у вас, на советской земле нет. Мерзлотные грунты Сибири расположены на высоких широтах, к тому же они сезонны, а здесь, в Китае, мерзлота находится на большой высоте над уровнем моря и на низкой широте. Эти вечномерзлые грунты совершенно уникальны.

Советский специалист уехал, а на горе Фэнхошань осталась стоять китайская наблюдательная станция для изучения мерзлого грунта. Как только Чжоу Хуайчжэнь перешел из Первого проектно-изыскательского института в Северо-Западный научнотехнический институт железнодорожного транспорта, он направился на наблюдательную станцию на Фэнхошань.

Чжоу Хуайчжэнь, Ван Цзяньго и Ли Цзяньцай сидели в грузовике советского образца. Выехав из Ланьчжоу, они уже четыре дня и три ночи тряслись по проложенной генералом Му Шэнчжунем Цинхай-Тибетской автодороге и по пустынной степи, в которой дорога то была, то пропадала. Будто мираж промелькнуло мимо озера Цинхай. Они проехали Цайдам, миновали соленые озера и добрались в последний город у подножия Куньлунь – похожий на небольшой поселок Голмуд, а затем по Небесной дороге стали подниматься на Куньлунь, медленно приближаясь лежащей в 300 километрах к югу от Голмуда горе Фэнхошань. Они были в пути с рассвета до глубокой ночи, мучимые сильной головной болью, удушьем и рвотой. Не раз они испытывали чувство, будто попадали в ад. На месте они разбили несколько тканевых палаток, и началась их посвященная ведению наблюдений жизнь на Фэнхошань. Первым ответственным лицом был инженер по имени Сун Жуй. Обычно он поднимался вверх в мае, после начала весны, а в октябре уезжал обратно, оставляя долгую уединенную зимнюю жизнь на Фэнхошань Чжоу Хуайчжэню и двум его коллегам.

Однако молчаливый Фэнхошань, похоже, больше не был тихим, не приветливый к внезапно ворвавшимся сюда людям, он отреагировал неожиданно резко. Как-то во второй половине дня Чжоу Хуайчжэнь, живший в тканой палатке, пошел на испытательный полигон для проведения наблюдений и снятия проб. Он увидел, как в небе над пустынной местностью парят лучи заходящего солнца, и, неохотно отрываясь, падают к краю пустоши. Подул вечерний ветер, принес с собой гроздь облаков, которые, как казалось, были обожжены солнцем до темно-серого цвета. Они долетели до вершины Фэнхошань, но дождя не было. В густых облаках внезапно образовался просвет. Сначала синяя световая дуга прорезала пустошь, вслед за этим раздался приглушенный раскат грома, вспышка молнии разорвала темный небесный свод, выбросив вниз разряд розовых молний, похожих на крутящиеся раскаленные железные обручи. Одна за другой они покатались вниз с Фэнхошань, напугав Чжоу Хуайчжэня до такой степени, что тот пал ничком на землю и выкрикнул:

– Мамочки, неужто Эрлан-шэнь по огненным шарам с неба спускается!.

Шаровые молнии одна за одной катились с вершины Фэнхошань вниз, и обугленные участки травы черными лентами повисли на склонах горы.

Чжоу Хуайчжэнь посчитал, что это необыкновенное предзнаменование Чумарской пустоши. Он спрашивал у множества метеорологов и геологов, но так и не получил удовлетворившего его ответа.

Исследователи много лет жили в палатках, и только в 1966 году на Фэнхошань было построено здание, и они наконец смогли переселиться в кирпичный дом. Летом после зимнего сезона угол дома у печи неожиданно провалился в большую яму, а другая сторона, соответственно, выпятилась. Ледяная наледь чуть не перевернула крышу дома, поверхность на большой площади пошла трещинами. В 1974 году стали делать фундаменты с сетью труб для вентиляции, и все здания начали строиться на рядах полых вентиляционных труб, и только это позволило окончательно закрепить фэнхошаньские строения. Теперь им были нестрашны ни землетрясения, ни шаровые молнии, ни таяние мерзлоты, ни пучения льда.

На Фэнхошань пришла зима, дни стали долгими и одинокими. Две трети работавшего вахтовым методом персонала по обе стороны наблюдательной станции Фэнхошань были переезжены с горы, и только Чжоу Хуайчжэнь с двумя товарищами должны были остаться никами Фэнхошань. С октября одного года по май следующего никто не приезжал.

В это время количество машин на Цинхай-Тибетской автодороге также сокращалось. Раз в одну–две недели можно было видеть следующий на юг автомобиль Главного управле-

ния тыла, но за исключением этого, практически всю зиму не было видно и следа человека. Несмотря на то что наверх привозили зеленые овощи, которых якобы должно было хватать на зиму, за несколько дней они сгнивали; в отсутствии овощей людям оставалось питаться рисовой кашей с заваренной в ней сушеной редькой. Однажды зимой, когда у них закончился уголь, они пошли попросить у путевой бригады, но и у тех он был полностью израсходован. Им пришлось поднимать снег и собирать коровий навоз, чтобы обогреться. В это время температура поверхности на Фэнхошань упала до минус тридцати градусов, и небольшая кучка коровьего навоза могла принести в помещение лишь немного тепла.

Когда заканчивался уголь и вместе с ним пропадали дым печи и пар кухни, потихоньку начинали прибывать снежные волки. В одну зиму рабочие путевой бригады застрелили во время охоты дикую лошадь. Недоеденную конину они развесили на поперечных балках. Муссон разносил запах крови, учуяв который, пришли волки, а ни в наблюдательной станции Фэнхошань, ни на укрепленном дворе путевой бригады ворот не было. Ночью, когда Фэнхошань была безмолвна, как смерть, семь снежных волков самоуверенно вошли во двор. Зеленый свет в их глазах танцевал, будто блуждающие в ночи огни, то приближаясь, то удаляясь. Доносился надрывный, протяжный вой голодных животных, и казалось, что они грызут двери и окна здания, заставляя людей внутри содрогаться. Чтобы сходить в туалет ночью, нужно было выйти из здания, пересечь передний двор и пройти более ста метров – совершенно очевидно, что пришлось бы миновать стаю волков. Чжоу Хуайчжэнь наказал коллегам ходить в уборную втроем: двое из них будут с ружьями отгонять волков, пока третий справляет нужду. Днем стая спала на горе за двором, а вечером звери вольготно проникали внутрь. Четыре дня и четыре ночи они не прекращая кружили по территории путевой бригады и фэнхошаньской наблюдательной станции, истекая слюной от запаха конины. Так продолжалось, пока запах не пропал, только тогда, не получив и миски остатков, они гневно удалились.

Казалось, что волки ушли далеко, но на самом деле они просто прятались в не столь далеко от Фэнхошань месте, выжидая подходящего случая. Однажды в сумерках Чжоу Хуайчжэнь и Ван Цзяньго пошли к скважине для забора данных наблюдений. Возможно, будучи слишком сосредоточенными, они не заметили двух снежных волков, долго стоявших у скважины и алчно наблюдавших за ними, готовых напасть в любой момент, как только люди проявят слабость. Но снежные волки тоже испытывали страх. В конце концов, они еще ни разу по-настоящему не сходились с людьми в настоящем поединке – опасное оружие в руках людей не давало им слепо наброситься. Однако в тот день в руках людей не было этих черных ружий. Чжоу Хуайчжэнь еще не успел поднять голову, а Ван Цзяньго уже кричал:

– Наставник Чжоу, волки! волки! волки!..

– Где волки? – Чжоу Хуайчжэнь поднял голову. Всего в трех метрах от скважины стояло два серых волка. Люди и животные уставились друг на друга. У волков были острые зубы, а у Чжоу Хуайчжэня и его коллеги только ручки и листы бумаги в руках. Он огляделся, но поблизости не было даже кома земли, которым можно было бы защититься. Беззвучно начался поединок смелости и воли, исход которого зависел от того, кто первым растеряется, покажет слабинку, предоставив противнику шанс.

– А-а-о! – растягивая звук, закричал Чжоу Хуайчжэнь, чтобы прогнать волков, напустив на себя преувеличенное выражение показной силы, что в конечном итоге напугало волков и те, подавленные, убежали.

Для Чжоу Хуайчжэня и Ван Цзяньго все обошлось. Когда они вернулись на наблюдательную станцию Фэнхошань, по спинам у них тек пот.

Уходили сумерки. А Чжоу Хуайчжэнь, упавший в снежную яму, был один и беспомощен. Он немного жалел о том, что не позвал своего ученика Сунь Цзяньмина пойти вместе с ним. Теперь он был в полном одиночестве посреди заснеженной пустоты. Доведись ему, как в тот

раз, когда он был с Ван Цзяньго, наткнуться на снежного волка, он точно окажется в брюхе животного.

Чжоу Хуайчжэнь почувствовал, как понемногу теряет сознание. К счастью, холод метели привел его в чувства. Он сможет сохранить жизнь, только если спасется своими силами. Он снял перчатки и понемногу разгреб снег вокруг себя, проложив снежную тропу, чтобы его тело могло двигаться. Однако в тот момент температура на Фэнхошань упала до минус 30° С, а он собирал снег голыми руками, превратив их в острый инструмент для срезания снега. Вначале руки покраснели и опухли от мороза, затем онемели. Полчаса спустя, когда Чжоу Хуайчжэнь откопал себе путь к спасению, все суставы на обеих руках были обморожены. Вернувшись в общежитие, он также не предпринял никаких медицинских мер. Когда через нескольких дней он обратился за медикаментами на военную базу Тотохэ, пальцы были уже деформированы без надежды на восстановление.

Пришла весна. В небе промелькнула стая сероголовых гусей, и перышки легко заскользили вниз – принесли новости о родных местах. В мае прибыл научный и технический персонал Северозападного научно-технического института железнодорожного транспорта, только тогда Чжоу Хуайчжэнь и двое его коллег наконец-то смогли по очереди взять несколько выходных, чтобы вернуться домой в Ланьчжоу, порешать различные дела.

Жена Чжоу Хуайчжэня была дельной женщиной. Увидев вернувшегося мужа-стражника горы – похожего на дикаря, не проронившего ни слова, с обмороженными руками, она со всхлипами заплакала. Она приготовила полный стол угощений и сходила на улицу купить крепкой гаоляновой водки для праздничного ужина в честь возвращения мужа. Чжоу Хуайчжэнь, который никогда не плакал на Фэнхошань, расплакалась и со стыдом сказал:

– Прости меня, ты вышла за меня, стражника горы, и мы с тобой теперь, как настоящие Волопас и Ткачиха. И ребенка ты растишь, а я тебе даже ни рис купить, ни уголь не могу помочь.

Увидев, что муж плачет, супруга Чжоу Хуайчжэнь перестала плакать и налила себе стакан вина:

– Муж мой, не знаю, что ты делаешь на Фэнхошань, но то, что ты можешь больше двадцати лет оставаться в этом безлюдном месте, означает, что ты настоящий мужчина. И по поводу того, что я вышла за тебя замуж, у меня нет ни сожалений, ни жалоб.

– Спасибо! – слова жены, обычной домохозяйки, растрогали Чжоу Хуайчжэня. Пробыв дома несколько дней, он снова поднялся на гору, и в этот раз снова вернулся уже только через год.

Сунь Цзяньминь поднялся на гору своим наставником Чжоу Хуайчжэнем в 1978 году, когда ему было всего 23 года. Он восемь лет вместе со своим учителем нес вахту в холодных горах. За восемь лет холостой жизни устрашающее безмолвие и одиночество стали для него по-настоящему невыносимы. В один день в 1986 году он в конце концов не выдержал: ему казалось, что если он останется еще хоть немного, потеряет рассудок. Тогда он незаметно, скрываясь от наставника, остановил машину и сбежал обратно в Ланьчжоу.

Три месяца спустя наставник неожиданно приехал за ним в Ланьчжоу. Отыскав его, он сразу стал извиняться:

– В том, что ты дезертировал с Фэнхошань, не твоя вина, а моя, Чжоу Хуайчжэнь. Я недостаточно заботился о тебе.

Слова наставника смутили Сунь Цзяньминя.

– Извините, наставник, я не оправдал вашей доброты, – он покраснел от стыда.

– Это я не делал того, что должен был, – Чжоу Хуайчжэнь покачал головой. —Наставник виноват перед тобой и твоими родными. И все же я много повидал молодых людей из Северо-Западного института, и ты единственный, кому я мог бы передать бремя Фэнхошаньской наблюдательной станции.

– Наставник, я ведь дезертировал с Фэнхошань, вы еще не выгнали меня из учеников? – изумился Сунь Цзяньминь.

– Молодежь! Кто ж по молодости не совершит и маленькой ошибки, не поколеблется. А ты еще и восемь лет «войны сопротивления» на Фэнхошань прошел, что уже замечательно.

– Но вы-то, наставник, были стражем горы больше двадцати лет, от расцвета жизни до преклонных лет, мои восемь лет по сравнению с этим – ничто.

– Цзяньминь, в карауле на горе нет никакой важности. Самое ценное – это как раз более миллиона единиц данных по замерзшим грунтам, которые мы оставляли, пока вели тамошнюю монотонную жизнь. Однажды через Фэнхошань пойдут поезда, вот тогда ты поймешь, что мы не напрасно прожили эту жизнь. Именно этим ценно то, что я всю жизнь на горе.

– Наставник, я совершил ошибку, я с вами пойду наверх, – заплакал, распереживавшись Сунь Цзяньминь.

Старик и ледяная гора. Чжоу Хуайчжэнь покинул горы, когда ему было шестьдесят лет, он был стражем Фэнхошань в течение двадцати двух лет, а его ученик Сунь Цзяньминь – в течение двадцати семи.

В 2001 году, когда началось строительство Цинхай-Тибетской железной дороги, Центральная телевизионная станция пригласила почти восьмидесятилетнего Чжоу Хуайчжэня на Фэнхуошань. Когда ведущий спросил старика, как он себя чувствует, Чжоу Хуайчжэнь, разволновавшись, не мог сдержать слез.

– Наконец началось... строительство... Цинхай-Тибетской железной дороги, мне посчастливилось дожить до этого дня, но многие из наших братьев не увидели... этого..!

ПОКЛОНИТЬСЯ ГОРАМ, ПОКЛОНИТЬСЯ ОТЦУ, ПОКЛОНИТЬСЯ СЕРДЦУ

С тех пор как Ван Яосинь начал что-то понимать, он стал сердиться на всякого человека, кто бы ни заговорил о его отце: образ отца, каким он его запомнил с детства, давно был им основательно переформатирован всеми возможными средствами.

Неужели и правда можно забыть родного человека, с которым связывают узы крови?

– Чего я хочу – так это забыть своего отца, это тип совершенно бесчувственный и непорядочный, – говорил Ван Яосинь.

В том же году, когда его отец, Ван Чжаньцзи, приехал с Фэнхошань, ему был диагностирован рак. Жить ему оставалось недолго, но Ван Яосиня это не тревожило, и он ни капли по этому поводу не горевал. После кончины отца, на заключительной гражданской панихиде, он оставался равнодушным и не проронил и слезы.

– Вот ведь волчье племя, – покачивая головой, сказал коллега отца, качая головой, – никаких чувств к отцу не испытывает.

– Тьфу! Смеешь про меня говорить, что я без чувств, его спросил бы, – он показал на портрет умершего отца, и с осуждением бросил: – Ты точно отец? Достоин зваться мужем?

В начале своей карьеры Ван Чжаньцзи был секретарем партийной ячейки отдела мерзлых грунтов Северо-Западного института Научно-технического института железнодорожного транспорта. А впоследствии занял должность заместителя директора института. Но сыну запомнилось, что на сердце у отца было только два слова – «мерзлые грунты» – ни брака, ни семьи, ни жены, ни детей. Семейные отношения, связанные кровными узами, были заморожены студеным ветром, снегом и мерзлотой, которые он принес с собой с Фэнхошань. Он был подобен перелетной птице. Как только теплый весенний ветер растапливал лед на Хуанхэ, он, словно почуяв запах приближающейся весны, в одиночку отправлялся в холодные горы Куньлуня и оставался на Фэнхошань до тех пор, пока весной следующего года в Ланьчжоу не поднимался грохот петард в честь Праздника весны. Только тогда он возвращался в родные края в метельную ночь. Рассчитывать на него в семейных делах не приходилось, дом держался на матери Ван Яосиня, Чжан Ло, жительницы Пекина, которая вышла замуж за человека из далеких от столицы краев. Все это сказалось и на учебе детей, и на поиске ими работы.

Ван Яосинь не скрывал своей отчужденности от отца. Ему казалось, что поколение его отца просто смешно – поколение ревностных идеалистов, которые прожили на Фэнхошань по двадцать лет и еще считали, что этого недостаточно. В 1980 году его отец серьезно заболел. Раковые клетки метастазировали из поджелудочной железы по всему телу. Болезнь, как дьявол, сжирала его кости, причиняя ему сильные боли, – такие, что у него белело лицо и градом катился холодный пот. Когда его пришли навестить его институтские начальники, он не дал им указаний о посмертных делах, не поинтересовался, как дети будут жить и работать, если не поступят в университет. Его заботило только то, какие трудности возникали на Фэнхошань у Чжоу Хуайчжэня и его коллег. Он также оптимистично заметил, что отмена строительства Цинхай-Тибетской железной дороги в 1978 году носит временный характер и обязательно наступит день, когда начнется строительство, и как жаль, что он этого не увидит. В конце он попросил своего руководителя закопать его прах на Фэнхошань: если при жизни ему не суждено увидеть мчащиеся через Фэнхошань поезда, то хотя бы после смерти он должен слышать протяжное гудение проезжающего состава.

Просьба похоронить его в холодных горах стала последними словами отца, оставленными этому миру. Во время прощания с отцом, Ван Яосинь не проронил и слезы.

– Вот ты и правда бесчувственный и неблагодарный человек. Отец растил тебя, так почему у тебя вообще нет никаких чувств! – спросила глубоко опечаленная мать.

– Не могу я плакать, – ответил Ван Яосинь. Возможно, мои слова разобьют тебе сердце, но на самом деле отец был безответственный человек. Да, я признаю, что совесть его перед мерзлыми грунтами чиста и что он не посрамил своих фэнхошаньских братьев, но он не справлялся с ролью мужа и не был хорошим отцом. Я никогда не пойду по его стопам!

Слова сына для матери были все равно что горообразовательные разрушения на Тибетском нагорье.

Боль, ими причиненная, мучила ее двадцать лет. Летом 2001 года, когда официально началось строительство Цинхай-Тибетской железной дороги, вся наша группа во главе с Чжу Хайян из «Чжунго тедао цзяньчжу бао» стучала в дверь дома Ван Чжанынцзи. Изнутри мы слышали только старческий голос:

– Кто?

– Это мы – группа писателей и репортеров из Пекина, хотим взять у вас интервью.

– Вот как! Старые земляки из Пекина приехали. Подождите, пожалуйста, минутку, – сказали изнутри со звучным пекинским акцентом, но прождать нам пришлось четверть часа.

Пока длилось это долгое ожидание, Чжу Хайянь услышала, сколь тяжелыми были нетвердые шаги внутри. Наконец дверь со скрипом открылась, и перед нами предстала бледная и худощавая, как былинка, пожилая женщина.

– Вы супруга Ван Чжанынцзи?

– Да, что-то не так?

– Нет, просто подумали, что ошиблись.

– Не ошиблись, супруга моего уж двадцать лет нет – оставил меня, одинокую старуху, влачить пустое существование.

– Тогда хорошо, мы специально приехали из Пекина ради Ван Чжанынцзи, можно с вами поговорить?

– Конечно, заходите!

Вслед за пожилой женщиной мы вошли внутрь, глядя на ее тонкую, как бумага, фигуру – казалось, что ее может опрокинуть порыв ветра.

Вскоре после того, как мы сели, внезапно раздался звук поворачивающегося ключа. Ван Яосинь поспешно вошел домой, увидев, что здесь прибавилось мужчин, стало для него несколько неожиданным.

– Это писатели и репортеры из Пекина, приехали специально, чтобы взять интервью про твоего отца, – сказала мать.

– Отцу не нужны ни писатели, ни репортеры, и рассказывать про него не нужно. Человека уже двадцать лет как нет, про что рассказывать? При таких-то нравах какой толк от рассказов в СМИ? Мне давно уже все равно, – Ван Яосинь всем своим видом выражал презрение.

– Яосинь, вы должны гордиться – у вас выдающийся отец, – сказал один из приехавших.

– Даже слышать больше ничего про отца не хочу, я его ненавижу, – хладнокровно сказал Ван Яосинь.

Мы все растерялись и недоумевали.

– Почему вы ненавидите отца?

– Он вообще не выполнил своего долга перед нами как отец, – Ван Яосинь затянулся сигаретой. – На самом деле самый примечательный человек – это моя мать.

– Вот как! – все удивились. – Почему ваша мать примечательна?

– Моя мать не только отправила на нагорье своего мужа, – ответил Ван Яосинь, – она и меня туда собирается отправить. Вы знаете – я вскоре отправляюсь в 20-е бюро Китайских железных дорог на Фэнхошань в должности инспектора по качеству.

– И вы хотите туда поехать?

– Ну как сказать, если с точки зрения заработка, то хочу, – Ван Яосинь немного помедлил и продолжил: – С точки зрения качества жизни, я не хочу ехать, не хочу повторять трагедию безвременной смерти своего отца.

Каждый из нас вздрогнул в душе: в такой семье столь кардинально разные отец и сын.

– Я приехала сюда только ради героического духа этого человека, похороненного на Фэнхошань, – сказала Чжу Хайянь с улыбкой.—Потому что он на протяжении сорока лет был знаменем СевероЗападного исследовательского института Китайских железных дорог, и его преданная душа и сейчас все еще реет над Фэнхошань.

– Тогда разговаривайте с моей матерью, меня история отца и тема Фэнхошань не интересует,—Ван Яосинь поднялся и вышел.

Так, мы оказались перед вдовой Ван Чжанынцзи, ожидая услышать, как У Вэньин, которая девушкой переехала из Пекина к мужу, в далекий Ланьчжоу, расценивает своего мужа.

– Ненавижу его больше всего на свете! – от первых слов У Вэньин мы все потеряли дар речи.

– Тут нечему удивляться, – спокойно сказала У Вэньин, – Мы поженились, у нас родились дети. Он никогда обо мне не заботился. В то время у меня за душой только пять юаней и было. Позже, когда у семьи появились деньги, он помогал районам, пострадавшим от бедствий, и рабочим Фэнхошань. Когда он умер в 1980 году, мне было всего сорок четыре, а он взял и бросил меня. Ненавижу его до глубины души. Если бы тогда на Фэнхошань его загрызли волки, я бы туда не пошла. Если бы не он, я бы не заболела этой болезнью. Я сейчас почему так долго вам не открывала? У меня тяжелый артрит, и чтобы открыть дверь, я просто напросто ползла к ней на коленях, вы уж только не смейтесь, пожалуйста.

Услышав это, мы прослезились.

На Фэнхошань иссякшие слезы близких могут застыть в ледяную гору, но в осенний день после начала строительства Цинхай-Тибетской железной дороги эта ледяная глыба начала постепенно таять, превращаясь в горячую гору родственной привязанности и супружеской любви.

Тем летом Ван Яосинь прибыл на Фэнхошань из Ланьчжоу в качестве инспектора по качеству. Это целиком и полностью было идеей его матери. Если уж в молодые годы она смогла отправить сюда мужа, то почему на склоне лет ей было не отпустить сюда сына. Супружеская любовь и обида – все из-за одной горы. Возможно, это были происки злых духов, но в день отправки на гору, он купил бинокль в магазине канцелярских товаров. Когда кто-то спросил его, зачем он ему на горе бинокль, он ответил, что собирался наблюдать за тибетскими антилопами и волками на Чумарской равнине.

Из того места, где находился пункт контроля качества, можно было увидеть Фэнхошань, стражниками которой некогда были сотрудники Северо-Западного института Китайских железных дорог. Каждый вечер, закончив работу, и каждое утро, перед ее началом, он всегда включал объектив бинокля и наводил его на главную вершину Фэнхошань, будто надеясь найти что-то на склоне, но неизменно оставался разочарован. За два, три месяца наблюдений в линзе, которую он подносил к глазам, так и не появился возвышающийся из земли холм. Он каждый день вглядывался вдаль, но не мог найти то, что хотел, – привязанность к семье, кровную привязанность отца к сыну. Но он все равно не сдавался. Однажды на закате он изменил угол зрения, и в свете заходящего солнца, падающего на ледяную гору, внезапно появилась радуга. В конце радуги была заброшенная могила. В это мгновение сердце Ван Яосиня почти выскочило из груди. Без сомнений, это была могила его отца.

Но глядя издали на скромное пристанище отца в промерзлой земле, Ван Яосинь был в нерешительности.

И все же он решил приблизиться к Фэнхошань и отцу, двадцать лет пролежавшему в мерзлом грунте горы, чтобы выяснить наконец, какой харизмой и какими качествами он так запомнился людям.

Самым запоминающимся для тех, кто был на Фэнхошань, были четыре месяца в 1967 году, когда прекратилась доставка снабжения: китайская земля погрязла в тяготах и невзгодах десять лет продолжавшейся внутренней смуты. Из-за межфракционной борьбы про Чжоу Хуайчжэня и его коллег на Фэнхошань, похоже, было забыто. Овощи давно закончились, оставалось лишь небольшое количество лапши. Вода, привезенная из Найдж-Тала, давно была израсходована, и в пищу приходилось использовать воду из растопленного снега, здоровью людей был нанесен огромный урон. Узнав об этом, Ван Чжанынцзи был возмущен, он решительно, невзирая на протесты цзаофаней, взял машины и отвез на Фэнхошань продовольствие, овощи и питьевую воду, чем спас жизни четырех людей, находившихся на грани смерти. Он проработал на горе пять месяцев, пока в октябре не выпал снег, тогда он собрал все материалы и привез их на хранение в Ланьчжоу, благодаря чему были сохранены ценные данные сделанных на Фэнхошань исследований мерзлых грунтов.

Пришла следующая весна. Ван Чжанынцзи так устал от внутренней борьбы эпохи «культурной революции», что подъем на Тибетское нагорье был для него единственным способом обрести душевный покой, и только мерзлая земля Фэнхошань могла рассеять беспокойство этих лихорадочных лет. Когда бурили скважины и взрывали ямы в мерзлом грунте, он лично вставлял детонаторы и запускал взрывы в горах, делая все возможное, чтобы спасти и защитить данные, которые на Фэнхошань собирались в течение семи лет.

Возможно, он слишком долго прожил на Фэнхошань – как поселился, так и прожил здесь двадцать лет, год за годом проводя здесь восемь–девять месяцев без спусков, и многолетние снег и холод заставили его организм израсходовать последние жизненные силы, которые у него были. В 1980 году, когда к нему приближалась новая эра реформ и открытости, он уже был серьезно болен, и время его было на исходе. Умирая, он сказал в больнице начальнику, который пришел проведать его:

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.