

Н.

Выпуск 15

Библиотека
ЗА РУЛЕМ

Ш

П

А

Н

О

В

ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАНСЕВРАЗИИ

На автомобиле по Уссурийскому бездорожью



1930

Приложение к журн. ЦС Автодора „За Рулем“
Акц. Изд. О-во „Огонек“

ВЫПУСК 15

Библиотека «ЗА РУЛЕМ»

Ник. ШПАНОВ

По автомобильной Трансевразии

На автомобиле по Уссурийскому бездорожью

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЦЕНТРАЛЬНОМУ ОРГАНУ АВТОДОРА «ЗА РУЛЕМ»

Москва

Акц. Изд. О-во «Огонек»

1930

ОТПЕЧАТАНО В ТИП. «ГУДОК»
МОСКВА УЛ. СТАНКЕВИЧА, 7.
В КОЛИЧЕСТВЕ 25.000 ЭКЗ.
ГЛАВЛИТ № А78217.
ЗАКАЗ № 2077.

ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАНСЕВРАЗИИ *).

Транс (trans) латинское слово—через. Евразия—прививающееся теперь сокращенное наименование единого европейско-азиатского материка. Трансевразия—путь, прорезающий этот двуединый материк. Мы должны говорить именно об этом пути, но прежде чем перейти непосредственно к теме, совершенно необходимо сказать несколько слов

О НАШИХ ПУТЯХ ВООБЩЕ.

Впрочем, речь должна идти не о всей сумме понятий «пути сообщения»:

Мы отбросим пути железнодорожные и пути водные—нас интересуют лишь так называемые нерельсовые, или, как еще принято их называть, гужевые пути. В ближайшее время эти пути придется уже называть автогужевыми. Теми путями, которыми еще не так давно безраздельно пользовалась только крестьянская лошадь, запряженная в громыхающую телегу, все чаще и чаще и все в большем и большем количестве начинает пользоваться автомобиль. Это—у нас. А в передовых индустриальных странах Западной Европы и в САСШ автомобиль, повидимому, не сегодня-завтра и совсем вытеснит лошадь с дорог, в большинстве своем сдлавшихся уже чисто автомобильными.

*) При составлении настоящей брошюры, в первой ее части, автору пришлось довольно широко использовать материалы, опубликованные в работах: В. Петров — „Дорога и автомобиль“ № 6 за 1930 г. и С. В. там же; Л. Выгодский — „Автомобилизм в Америке“. Кроме того, использован цифровой материал, собранный работником Дальневосточного переселенческого управления т. Лежнинным, нигде не опубликованный. Настоящее примечание дается взамен ссылок во всех местах, соответствующих почерпнутым в указанных работах сведениям. Автор.

Писание этой брошюры застаёт наше дорожное хозяйство в переломный момент его развития, если, впрочем, можно назвать развитием тот процесс стихийного протоптывания первобытных тропок, который до сих пор был единственным проявлением нашей потребности иметь нерельсовые пути сообщения.

Как ни странно, но в то время как транспорт в целом является основным стержнем экономической и индустриальной реконструкции хозяйства страны, внимание и заботы до самого последнего времени доставались на долю меньшей части транспортной системы страны — только на долю рельсовых и водных путей сообщения. Даже воздушные пути сообщения — наиболее молодой и наименее эффективный вид передвижения, привлекали к себе больше забот, нежели самая обычная земная нерельсовая дорога, по которой проходит наибольший процент всех грузов, передвигающихся по стране.

В этом деле у нас сказывалась сильнейшая инерция самой вредной традиции буржуазной системы — включать в сферу государственного планирования лишь то, что в процессе своего стихийного развития всплывает на самую поверхность экономики. Эта злая традиция свила себе особенно прочное гнездо в дорожном хозяйстве. Как мрачный анахронизм¹, рядом с картиной совершенно исключительного развития промышленности и сельского хозяйства пролетарского государства, черным провалом зияет историческое, ставшее самой избитой из поговорок, российское царство ухабов и бездорожья.

Примеры из иностранной практики, особенно американской, стали уже шаблоном, но как можно от них удержаться, когда нужно с чем-нибудь сравнить наше бездорожное положение?

При территории, в 2,7 раза превосходящей территорию Соединенных Штатов, сеть наших нерельсовых путей почти вдвое меньше по своему протяжению американской сети. В то время как САСШ имеют 4.830.000 км не-

¹ Анахронизм — пережиток старого, предрассудок. Ред.

рельсовых дорог (всякого типа), мы имеем их всего около трех миллионов км. Если мы сравним капитальные вложения в строительство нерельсовых путей в тех же странах, то получим картину совершенно потрясающую. В то время как в Америке они составляют 85 миллиардов рублей, весь основной капитал нашей дорожной сети определяется в 750 миллионов рублей. В сто раз меньше! Такая огромная разница идет за счет наличия в американской сети значительно, по сравнению с нами, процента усовершенствованных дорог. Там он составляет уже почти 18%, тогда как мы располагаем в составе своей дорожной сети всего лишь десятими долями процента усовершенствованных дорог. Соединенные Штаты довели процент своих дорог с каменной одеждой до 11,5 по отношению к общему протяжению нерельсовых путей, а мы-обладаем пока еще 0,13%.

Вот таблица, с большой наглядностью характеризующая положение с шоссированными дорогами:

Государство	Общее протяжение шоссе	Протяжение шоссе на 100 кв км.	Число км шоссе на 10 000 жителей
Франция	583 180	109,8	150,0
Англия	256 000	81,5	61,2
Германия	265 000	49,0	39,5
Италия	82 000	28,7	23,8
Швеция	58 000	13,0	113,5
СССР	22 430	0,13	1,61

Без всякого преувеличения можно сказать, что дорожный вопрос (в части автогужевой) является наиболее слабым отсталым участком на фронте социалистического строительства.

К счастью для нас, генеральный план развертывания социалистической стройки с достаточной четкостью определил место транспортной проблемы. Сосредоточение пристального внимания на вопросах автомобилизации и дорожного строительства Союза повлекло и соответствующее отражение в бюджетных предположениях пятилетнего плана.

Вопрос теперь в том, чтобы эти основные бюджетные наметки претворить в жизнь и реализовать в виде известного числа километров вновь проложенных и восстановленных дорог. К сожалению, опыт минувшего 1929/30 года указывает на недостаточность темпов развертывания дорожного строительства. Необходимо самым решительным образом привести дорожный вопрос в полное соответствие с тем ростом народнохозяйственных потребностей, какие являются следствием успешно проводимого плана реконструкции промышленности и сельского хозяйства. Впрочем, выражение «полное соответствие» здесь не вполне подходит, так как даже при стопроцентном выполнении плана дорожного строительства оно будет отставать от состояния основных отраслей народного хозяйства.

Приведем новые наметки, бюджет ассигнований на оставшиеся годы пятилетки и намечаемые результаты этих ассигнований. На первый взгляд эти наметки могут показаться несоразмерно высокими; но достаточно сказать, что уже в 1928/29 году убытки от бездорожья были исчислены в два миллиарда рублей и для 1932/33 года они могут дойти до семи миллиардов рублей, если дорожное хозяйство останется в нынешнем положении. В свете этого невероятного ущерба, причиняемого бездорожьем народному хозяйству, сделаются понятными ассигнования, предусмотренные планом. До конца пятилетки предполагается израсходовать в округленных цифрах около шести миллиардов рублей. В эту сумму входит расход на улучшение 130 тысяч км. дорог и на постройку основных искусственных сооружений большого размера (275 мостов). Наибольшая часть этой суммы — четыре с половиной миллиарда — падает на постройку новых дорог.

Предполагается, что текущий и капитальный ремонты за тот же период должны отнять около 250 миллионов рублей. Планирующие организации рассчитывают, что при таких вложениях дорожное хозяйство не будет слишком отставать от общего развития народного хозяйства и не послужит тормозом для социалистического строительства.

В данный момент нет никакой возможности сказать, в какой мере такое предположение близко к действительности. Слишком велико расхождение между основными показателями народного хозяйства и основным капиталом дорожного хозяйства, чтобы не считать, что выполнение плана восстановления автогужевой сети Союза или, вернее, ее создания заново, потребует совершенно исключительного напряжения во всех областях работы, связанных с дорожным строительством.

Было бы несообразно из-за того, что истекший хозяйственный год показал всю необычайную трудность развития нужных темпов дорожного строительства, сомневаться в конечном результате работы по воссозданию дорожного фонда. Однако нельзя скрывать того, что повторение опыта истекшего года будет означать нечто близкое к погребению всего плана. К сожалению, основные органы управления промышленностью до сих пор не прониклись всею важностью дорожной проблемы, хотя бы для той же самой промышленности. А между тем от промышленности слишком много зависит в решении этой проблемы. Снабжение строительства машинами и механическими приспособлениями требует выпуска их к концу пятилетки на сумму свыше четырехсот миллионов рублей; снабжение строительными материалами должно идти бесперебойно и в огромных масштабах. Одно строительство клинкерных заводов запроектировано в сумме свыше двадцати миллионов рублей. Результаты истекшего года не дают никакой уверенности в том, что промышленность отчетливо сознает всю ответственность, лежащую на ней в данном деле.

Что же, между тем, означает всякое промедление в решении дорожной проблемы? Только ли те убытки в семь миллиардов рублей в год, которыми грозит к концу пятилетки подобное нынешнему состояние наших автогужевых путей? Конечно, нет. Это те прямые убытки, что понесет наше хозяйство с точки зрения неудовлетворения его потребности в переброске грузов. А какую же катастрофическую цифру мы получим, если к этой сум-

ме прибавить еще стоимость непроизводительного износа автомобильного парка в 700.000 машин, который к концу пятилетки будет курсировать по дорогам Союза, если прибавить стоимость непроизводительного износа автомобильных шин! Американские исследования с достаточной достоверностью показывают, что расход на шины при пользовании шоссе в хорошем состоянии примерно в шесть раз меньше, нежели при пользовании шоссе в плохом состоянии.

Если сопоставить этот подсчет с грузооборотом внегородских автогужевых путей к концу 1932/33 г. по Союзу в 21 миллиард тонно-километров, мы увидим всю непоправимость ущерба, наносимого нашему хозяйству бездорожьем, и получим представление о той цифре, какую следует приписать к убыткам, что исчислены были выше.

Но и это еще не все. Это цифры, которые можно точно учесть. Это тот ущерб, который может быть выражен в денежном эквиваленте. Но существует еще один вид убытков, по своему политическому, а может-быть, и по экономическому весу оставляющий далеко за собою все эти цифры, как бы они ни были велики. Речь идет о выключении из политической и экономической жизни Союза огромной части страны, лишенной сколько-нибудь культурных способов передвижения и грузоперевозок.

Совершенно исключительные размеры нашей территории приводят к тому, что довольно протяженная, в абсолютных цифрах, наша железнодорожная сеть, при отнесении ее к площади Союза дает чрезвычайно низкий показатель насыщенности. Кроме того, территориальное распределение этой сети и подушное протяжение ж.-д. путей крайне неравномерно. В то время как районы западной и центрально-промышленной части в более или менее удовлетворительной степени насыщены рельсовыми дорогами, у нас имеются районы, непозволительно слабо обслуживаемые железными дорогами, и есть районы, которых влияние железной дороги не только касается слабо, но иногда и вовсе никак не касается. По площади последние районы оказываются подавляющими.

Экономически эти районы никак или почти никак не участвуют в жизни страны. Будучи по своим природным свойствам высокопроизводительными, способными дать нашему хозяйству огромные ценности и могущие до чрезвычайности ускорить процесс хозяйственного восстановления в сей страны вплоть до самых отсталых окраин, они влачат жалкое существование и являются потребителями не только собственной продукции, но даже требуют поддержки извне. Происходит это из-за совершенной оторванности их от транспортной системы страны, в силу отсутствия местных путей сообщения, какими являются исключительно автогужевые пути.

Убытки, которые несет наше хозяйство от подобного положения вещей, никем и никогда не подсчитывались. Но, вероятно, если бы их можно было бы подсчитать, все то, о чем говорилось выше, показалось бы мелким и незначущим.

Производительные силы отдаленных районов Союза, только теперь привлеченные к себе пристальное внимание, требуют немедленного решения автомобильно-дорожной задачи именно там, где об этом меньше всего заботились. Вся Сибирь — Западная, Северная, Восточная, весь Дальний Восток, являясь по существу сокровищницами Союза, еще ждут того, чтобы их разбудили к настоящей жизни. Современное положение автомобильного транспорта, не только как подсобного средства, но как основного вида пассажирских и, главным образом, грузовых перевозок, позволяет во весь рост поставить вопрос о немедленном включении в план социалистической реконструкции страны почти всего евразийского материка путем создания необходимой для него сети автогужевых путей.

Этот вопрос нужно ставить теперь же, о нем нужно говорить как о задаче сегодняшнего дня, и теперь же нужно поставить вопрос об автомобильной Трансевразии.

ОБ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАНСЕВРАЗИИ.

Автомобильная Трансевразия, современная транспортная магистраль, протянутая из конца в конец через весь наш Союз, должна играть двойную роль. С одной стороны, она должна явиться тем основным хребтом, который послужит основой для развития местных автогужевых путей на всем своем протяжении; с другой, — эта магистраль и прилегающие к ней пути местного значения должны принять на себя значительную долю перевозок Великого сибирского железнодорожного пути, избавить его от мелких перевозок местного характера, оставив ему основные транзитные перевозки.

Нет сомнения, что предложение постройки автомобильной магистрали от западной границы Союза к берегам Тихого океана встретит целую кучу возражений со стороны скептиков и маловеров. «Куда нам говорить о какой-то автомобильной Трансевразии, когда мы не имеем достаточно даже самых примитивных проселков? — Строить, конечно, можно и даже нужно. Но только не сразу. Избави бог от таких масштабов. Давайте строить кусочками там, где нужно. А потом, когда-нибудь, мы сомкнем все эти кусочки и получим то, чего вы добиваетесь,» — вот типичный ответ, какой приходится слышать. Мы все же считаем, что нам нужно сразу строить то, что требуют современные темпы хозяйственного развития нашей страны.

Нам нужно сразу строить автомобильные дороги. И в первую очередь в деле создания дальневосточной и сибирской сети автомобильных дорог нам необходимо создать остов, хребет этой сети — нам нужно создать основную автомобильную магистраль, которая перерезала бы весь наш Дальний Восток и всю нашу Сибирь, магистраль, которая свяжет огромный азиатский плацдарм исторической борьбы за хозяйственную базу социалистического государства с европейской частью Союза.

Существует мнение, что современное хозяйственное развитие Сибири, и в особенности Дальнего Востока,

еще не может стимулировать повышенной деятельностью в области дорожного строительства. Мнение это несомненно ошибочно. Не стоит и говорить о том, что Сибирь—это уже не заветная страна Мамина-Сибиряка. Генеральная линия в значительной степени опирается на индустриальные, а не только на промысловые и сельскохозяйственные возможности этого края. Мощные индустриальные узлы Сибири наших дней выводят ее в первые ряды фронта социалистического строительства. Что же касается обычного довода, — Сибирь страна могучих водных магистралей, то он также справедлив лишь в известном плане. Когда речь идет об основном транзите в направлении от Сибирской железной дороги к северным морским портам на побережьи Ледовитого океана, фактически еще только нарождающимся, этот довод справедлив. Но он не решает вопроса о крае в целом. О местном хозяйстве края, об его огромных возможностях нельзя говорить в должном объеме, пока не решен вопрос о местных автожелезных путях сообщения.

Переходя к Дальнему Востоку, приходится признать, что в его нынешнем хозяйственном состоянии, пожалуй, еще большей виной является бездорожье, нежели в какой-либо иной части Союза. Даже основной вопрос — слабая населенность этого края — результат бездорожья¹. Можно ли говорить о заселении края, в котором для продвижения на лишний километр осваивающему его жителю нужно проделать серьезные дорожные работы? Слабая населенность Дальнего Востока всегда была основным козырем в руках тех, кто отрицал возможность ориентировки на этот исключительный в смысле его возможностей край. Но теперь и этот козырь оказывается битым. Вот интересные цифры, характеризующие ближайшие перспективы развития Дальнего Востока.

План заселения Дальнего Востока предусматривает такие показатели на пятилетку:

¹ В 1929 г. население составляло 2 121 000 чел. на 2 600 тыс. км, что дает плотность в 0,77 чел. на кв. км.

Г о д	Вселяется в край душ
1929	33 200 (выполнено)
1930	51 300
1931	260 000
1932	372 500
1933	483 000

При этом цифры эти, начиная с 1931 года, подверглись еще исправлению, и уже в 31 году предположено вместо 260 тысяч душ ввести в край 405 тысяч душ.

Из этого видно, что прежние масштабы заселения края, когда годовой приток населения измерялся несколькими тысячами душ, отошли в область предания, а следовательно, и темпы освоения края приходится предусмотреть совершенно другие.

Показатели этого освоения примерно таковы: основной район сельскохозяйственного заселения (Зейская равнина, Биро-Биджанский район, Ханкайская равнина) должен поглотить 690 тысяч душ. В этих районах будет размещена основная масса зерновых совхозов: за пять лет их предусмотрено 27 с общей площадью 1.381.400 га. Тут же сконцентрируется основная масса совхозов рисовых, сахарных, льняных и скотоводческих, общим числом 144 с площадью в 5.302.596 га. Здесь должны получить развитие шестнадцать основных направлений хозяйства.

Эта масса совхозов влечет за собою организацию мощного кулака машинно-тракторных станций. Их будет создано 37 с площадью 1.500.000 га. На каждую МТС ввозится 200 тракторов, что дает в сумме огромную цифру в семь с половиной тысяч тракторов. Столько же на каждый зерновой и лесной совхоз, что тоже дает 11.200 тракторов. Таким образом, край получает 18.600 тракторов.

Автогужевые ресурсы края в связи с переселением должны необычайно возрасти. На каждый из 171 совхоза ввозится 10 грузовиков и 5 легковых автомобилей и 36 лошадей, а на каждый скотоводческий совхоз 250 лошадей; кроме того, ввозится 3.000 лошадей для Конетреста, по 200 лошадей на каждую МТС и 160.000 для хозяйственного обслуживания переселенцев.

Фактически вся эта масса автомобильных и конских тяговых средств бросается в объятия совершенного бездорожья, если не считать 8.400 км дорог, устраиваемых переселенческими организациями. Между тем, на дороги выпадает чрезвычайно серьезная задача не только по внутреннему обслуживанию населения, но и по вывозке грузов к основным путям (железная дорога и Амур). Сельскохозяйственная часть переселяемых должна дать годовую продукцию в 2 миллиона т хлеба, из них 1.200.000 т товарного, который нужно вывезти. К этому нужно прибавить 2.400.000 т хлеба производимого старожилами. Таким образом, 3.600.000 т хлеба должно двигаться из края. Продукция скотоводческого и животноводческого хозяйства края также чрезвычайно велика. Уже в настоящее время поголовье скота составляет 650.000 коней, 500.000 голов крупного и 700.000 голов мелкого рогатого скота. Если мы ко всему этому прибавим нынешнюю продукцию лесозаготовительных организаций в 8 миллионов кубометров ценной древесины и продукцию переселенцев, направляемых специально в лесозаготовительные районы, продукцию, измеряемую цифрой в 9 миллионов кубометров, если мы к этому прибавим еще 7 миллионов т рыбы, заготовленной уже в текущем году, то получим более или менее точную картину вывозимых грузов. А грузы ввозимые? Промтовары, вспомогательное снабжение, машины и г. д.

В общем грузооборот нерельсовых путей с неполным учетом только что приведенных данных исчисляется такими цифрами:

Г о д ы	Количество перевозимых грузов	Тонно-километры в миллионах
28/29	5 724 700	229
29/30	6 778 200	271
30/31	7 866 900	315
31/32	9 076 000	363
32/33	10 490 000	420

Вся эта масса грузов должна устремиться по чрезвычайно редкой сети нерельсовых путей, исчисляемой для всего

края в 27.932 км грунтовых дорог, из которых только 819 км гравийные и 13 км шоссе.

Насыщенность края дорогами в шесть раз меньше насыщенности РСФСР (9,5 км против 58,3 км на кв км поверхности) и в 300 раз меньше насыщенности не так далеко расположенной Японии.

Качественные показатели этого дорожного хозяйства таковы: дорог, годных для сквозного колесного движения, 4%, трудно проезжих — 24%, совершенно непроезжих имеется 10%, годных (условного) для автодвижения — 66%. Насыщенность искусственными сооружениями этих дорог составляет всего 21 процент от действительной потребности.

С этим отчаянным положением следует сопоставить те расстояния, какие приходится преодолевать грузам при расположении населенных мест от железной дороги (единственной) на расстоянии до 300 км. В общем даже в настоящем положении по безрельсовым путям провозится грузов в 4 раза больше, нежели по железной дороге.

Все эти данные в достаточной степени характеризуют не только нынешнее дорожное положение на Дальнем Востоке, но и перспективы, какие открываются для усовершенствованного автогужевого движения при условии наличия в крае сколько-нибудь благоустроенных дорог. При этом следует отметить, что необходимый Дальнему Востоку и Сибири взаимный грузообмен проходит не только крайне замедленными темпами, но иногда и вовсе отсутствует. Дальневосточный и Восточно-Сибирский края, живущие по существу общей хозяйственной жизнью, оказываются в настоящее время разобщенными.

То же самое имеет место между Восточно-Сибирским краем и Западно-Сибирским краем, между Западно-Сибирским и Уралом, между Уралом и Пермским Приуральем и так дальше.

В общем по всему направлению нынешнего Великого сибирского пути и прилегающих к нему хозяйственных районов уже сейчас с полной ясностью выявляется острая нужда в благоустроенных путях местного значения, влияющих

в междукраевую магистраль для автогужевого движения. Иными словами, самой жизнью выдвигается программа строительства автогужевой магистрали от восточной окраины Дальнего Востока в европейскую часть Союза.

Скептикам, конечно, должно показаться преждевременным ставить подобный вопрос как вопрос сегодняшнего дня. Но следует учесть, что автомобилизация Союза, казавшаяся утопией еще два года назад, даже в своих самых скромных предварительных наметках сегодня рисуется уже явно недостаточной даже для оптимальных предположений прошлого года. А разрыв в темпах автомобилизации и дорожного строительства по существу немыслим. Несоответствие дорожного строительства потребностям автомобильного движения означает резкое уменьшение значения механизации нерельсового транспорта. Поэтому не должно казаться утопичным требование немедленного сооружения одиннадцати тысяч км усовершенствованной дороги в дополнение к тем 360 тысячам, которые уже запроектированы пятилеткой.

Если предусмотреть первоочередную постройку гравийной обыкновенной дороги с постепенным ее улучшением в будущем, то при стоимости километра такой дороги в десять тысяч рублей это должно дать к запроектированным плановым вложениям в дорожное строительство дополнительное ассигнование в 110 миллионов рублей; при капитальных затратах в 7 миллиардов рублей это едва ли может кого-нибудь испугать. Впрочем, мы уверены, что при реализации плановых наметок эти 110 миллионов окажутся свободными даже из числа ранее ассигнованных за счет невыполнения плана на второстепенных участках дорожного строительства.

Центральный Совет Автодора при рассмотрении этого вопроса и стал именно на ту точку зрения, что проведение усовершенствованного автогужевого пути через всю территорию Союза представляет собою первоочередную задачу.

С целью рекогносцировки этого пути в августе 1930 года была снаряжена экспедиция. По мысли ее организаторов рекогносцировка должна была происходить на автомобилях.

Предполагалось, что задача ее сведется к определению степени пригодности существующих дорог, как основы для создания усовершенствованных и к учету размеров предстоящих работ.

Чтобы получить представление о дорогах уже имеющих-ся в наиболее глухих частях Дальнего Востока и Сибири с точки зрения их соответствия основному типу нашей машины, принятой к производству в Союзе, экспедиция была снаряжена на «Фордах». При этом после учета всех трудностей, предстоящих экспедиции пришлось отказаться от попытки включить в ее состав грузовую машину. Попытка установки грузового ящика на легковое шасси была также оставлена, чтобы не утяжелять машину. Машин было три. Персонал пробега состоял из следующих лиц:

командор—С. Заикин, вице-командор и механик—С. Рябцев, водители машин—Ф. Кузнецов, А. Каменев и А. Якубовский;

представитель дорожной секции—Н. Заборовский; писатель — Н. Шпанов и кинооператор — Ф. Леонтович.

Кроме того, в головную машину должны были садиться в качестве проводников местные дорожники.

Снаряжение экспедиции проходило в чрезвычайно тяжелых условиях спешки и отсутствия самых необходимых материалов и предметов снаряжения. Однако машины удалось снабдить всеми необходимым запасными частями и удалось создать базы запасных частей в Иркутске и Ново-Николаевске. Люди также были снабжены всем необходимым.

Второго августа команда пробега была отправлена из Москвы. Машины были приняты ею во Владивостоке. Два «Форда» были совершенно новые. Третий имел уже пробег около четырех тысяч км.

Август был избран для начала пробега потому, что по всем данным, по заключению специалистов и по свидетельству лиц, знающих дальневосточные условия, именно август и сентябрь являются на Дальнем Востоке наиболее благоприятными для движения автомобилей, так как период дождей оканчивается в июле.

Отправляя экспедицию, Цетральный Совет ждал всяческих трудностей. Никто не рассчитывал, что ее движение будет прогулкой. Что же она встретила в действительности на своем пути,—видно будет по выдержкам из путевого дневника, ведшегося автором во время путешествия

ПО УССУРИЙСКОМУ БЕЗДОРОЖЬЮ НА АВТОМОБИЛЕ.

16 августа.

Дождь скучной серой пеленой застилает улицы. Изредка поглядится солнце в мокрые крыши и снова дождь, дождь без конца.

— Ехать.

— Не ехать.

— Ехать.

— Не ехать.

Все-таки поехали, несмотря на дождь, несмотря на усталость в результате непрекращающейся суеты и хлопот в течение трех дней приготовлений.

Блестящие, точно от лака, кожаные пальто и шлемы, понуро обвисшие полотнища плакатов, тусклые, точно промокшие речи провожающих. Так выглядел наш старт во Владивостоке в 14 часов 16 августа 1930 года.

И только когда «Форды», хрипло разгоняя собак, побежали по Китайской, вслед им ярко улыбнулось солнце. Повеселело и у нас на душе. Приветливее зажелтела невылазная глина ухабов первой речки, еще гуще и веселей показались заросли дачных мест: 19-й версты, Седанки, Океанской. Только темные волны Амурского залива продолжали хмуро лизать дорогу у самых колес автомобилей.

Нельзя сказать, чтобы уссурийские дороги встретили нас слишком приветливо. Даже здесь в самом начале, в дачном районе, во-всю застучали задки на глубоких ухабах и надсадно завывли шестеренки, вращая вхолостую бешено буксующие колеса. Местами глина, местами сочный жир-

ный чернозем сделали дорогу скользкой, точно смазанной салом.

Уже на «26-й версте» пришлось остановиться, чтобы долить закипевшие радиаторы.

Дальше пошло еще хуже. К скользкой дороге и ухабам прибавились глубокие провалы с такими отвесными краями, что вскоре задние концы крыльев всех трех машин оказались отогнутыми назад вровень с буферами.

Те места, где дорога не была размыта, были так тряски, что у машины № 2 (водитель Каменев) лопнула правая стойка переднего стекла, так что пришлось стекло совсем снять и засунуть в фордек.

Серьезным препятствием показалась нам первая вымоина, длиною в несколько метров, неожиданно перерезавшая дорогу в густых зарослях кустарника, и жалко было потерянного получаса на возню с вытаскиванием оседающих и буксующих машин. Тем более, что обступившие нас сопки из зеленых успели уже превратиться в сизые, потом и в черные, едва различимые силуэты. А жилья все не было видно.

Только в 21-м часу в широкой лощине заблестели перед нами огоньки Раздольного, и мы нашли, наконец, приют в казармах.

За 7 часов непрерывного движения нами было пройдено всего 78 км. Таким образом, средняя скорость составила 11 км в час.

Признаться — не много. К такой езде мы не привыкли; посмотрим, что будет дальше, а пока спать.

17 августа.

С пяти часов загудела казарма — это мало способствовало сну. Кончилось тем, что и нам пришлось удовольствоваться пятью часами тяжелого сна. Только наиболее упорные, обмотав головы одеялами, делали попытку использовать свой законный сон до семи часов. Однако и у них ничего не вышло.

Холодная вода в умывальнике и холодный квас в столовой разогнали остатки сна.

В 10 часов мы распрощались с казармами и стартовали на Никольск-Уссурийский.

На этот раз предсказания о ждущих нас испытаниях не оправдались. Или за ночь дорога подсохла, или здесь вообще не было дождя, но «Форды» бойко затрусили по довольно сносному, более или менее сухому проселку. Идя на третьей скорости, машины удовлетворенно посапывали карбюраторами. На голубом небе не осталось никаких следов туч, источавших на нас вчера потоки воды. Мы беззаботно неслись, с наслаждением наблюдая, как стрелка спидометра дрожит на 60 км.

Дорога была настолько удовлетворительной, что Кузнецов, ведущий первую машину, не придавал серьезного значения небольшому промежутку грязи неожиданно появившемуся перед нами на повороте. Но невинный на вид, этот кусок тут же показал нам, чего он стоит в действительности. По очереди все три машины завязли в нем до дифференциалов. Не только наши физические силы оказались здесь недостаточными, но не помогли даже совершенно сверхъестественные медиумические способности командора Заикина, призывавшего на помощь всех загробных предков участников пробега.

А сил было затрачено много. Вот иллюстрация: копаясь в грязи над вытаскиванием машины, я вдруг почувствовал, что пальцы моей резиновой рукавицы полны воды. Я вылил воду и осмотрел рукавицу — дырки, в которую могла бы набраться вода нигде не было. А через десять минут вся рука снова была погружена в теплую вязкую жидкость. На поверку эта жидкость оказалась моим собственным потом.

И, несмотря на наши усилия, нам все-таки не удалось вытащить машины без помощи тали. Пришлось пристраивать блок к ближнему дереву.

Со второй машиной было еще труднее. В ответ на предложение нарубить кустов и забросить немного яму командор уверенно ответил:

— Ничего, пройдет и так.

К сожалению, машина не прошла ни так, ни этак. Она безнадежно застряла в глубокой борозде, пропаханной первым «Фордом», и мы потратили около часа на ее вырубку. Только третья машина легко прошла это место по устроенному по всем правилам настилу.

В общем эта невинная на вид яма отняла у нас почти два часа, только к 13 часам мы прибыли в Никольск-Уссурийский.

Оставленные за спиной 124 км высосали весь бензин и пришлось заправиться, хотя по плану до базы (Иман) оставалось еще 260 км.

В штабе отряда пограничной охраны, где пограничники поделились с нами своим обедом и где нашлось немного бензина, чтобы залить опустевшие баки машин, над нами довольно откровенно подтрунивали:

— Кони не идут, люди вязнут, а эти чудаки на «Фордах» лезут.

Трудно было допустить, что эти люди преувеличивают. Они слишком хорошо знают край. Излазили его вдоль и поперек в погоне за контрабандистами, хунхузами и переходящими время от времени границу белыми агитаторами, — организаторами кулачества, и просто бандитами.

Несколько командиров-краснознаменцев, стоя в сторонке, скептически ухмылялись. Кто-то из наших не выдержал:

— Вы что, товарищи, никак всерьез думаете, что мы не пролезем?

Один из пограничников совершенно спокойно заявил:

— Вот видите это, — он показал на свою грудь, украшенную орденом Красного знамени, — если вы дойдете до Имана, я отдам вам орден, а достался он мне довольно дорогой ценой.

Вскоре мы, впрочем, забыли об обещанных трудностях и о предложенной награде, так как увлеклись своеобразным «раскулачиванием». Было решено избавиться от всего лишнего груза и отправить его из Никольска по железной дороге. Слишком мало удовольствия доставлял каждый лишний килограмм, когда приходилось половину пути тащить машины на себе. Объявленный «час сундука» не прошел безбо-

лезненно. Редко кто не цеплялся за всякую ненужную мелочь, особенно Заборовский. Его багаж был особенно велик по объему и весу. Под общим натиском он согласился, наконец, его пересмотреть; однако и того, что осталось, было слишком много. Но мы решили не обижать его и отложили окончательную перетряску его имущества до следующего удобного случая.

Все это отняло у нас довольно много времени и кончилось тем, что вместо часа мы пробыли в Никольске целых пять.

После Никольска пошел широкий хорошо накатанный путь, делавшийся все менее и менее избитым. Чувствовалось, что мы удаляемся от большого, часто посещаемого крестьянскими подводами центра.

Вокруг широко раскинулись поля, окаймленные на горизонте сопками. Большая часть хлеба уже снята, и скирды желтыми колпаками золотеют на ярком солнце. Здесь, в районе села Михайловки, твердо обосновался и успешно работает большой корейский совхоз имени Сун-Ят-Сена.

Вообще в противоположность вчерашнему пути, когда мы пробирались совершенно безлюдными местами, сегодня то и дело вырастают на нашем пути деревни: Осиновка, Кремово, Ляличи. Широченные, как площади, улицы. Перевешиваются через изгороди ветви фруктовых деревьев. Сквозь зелень садов просвечивают белые стены домов, все, как один, крытых волнистым американским оцинкованным железом. А вдоль заборов, важно обходя зарывшихся в жирную черную грязь чушек, разгуливают стайки белоснежных гусей.

Пора рабочая. Окна всех домов плотно закрыты яркими ставнями. В деревнях не видно никого, кроме ребятишек, в испуге шарахающихся от машин. Отбежав в стороны, мальчуганы обезьянами взбираются на изгороди и оттуда провожают нас удивленными взглядами. Длину улиц в этих деревнях трудно описать; нигде в России, даже на Кубани и на Дону, где станицы очень просторны, не видал я таких улиц.

По мере приближения сумерек встречные деревни стали оживать. А в Монастырице мы уже встретили целый поезд

огромных телег, набитых задорно распеваящими колхозниками. Голову поезда, зачалив сразу несколько подвод, тащил пыхтящий трактор. При нашем приближении он торжественно засветил яркий прожектор, а песня колхозников сменилась громкими криками.

Через минуту все это исчезло в темноте, а навстречу попадались только редкие фигуры, влекомые неторопливыми болами.

Давно уже укрылись за черным бархатом ночи окрестные сопки. Ничего не видно дальше того места, куда хватает рассеянный свет фара. Только далеко впереди мелькает иногда полоска света передней машины. Задние фары почти не показываются. Якубовский, к неудовольствию командора, упорно не желает глотать нашу пыль и держится на весьма почтительном расстоянии.

Нет-нет, и в лучах наших фар промелькнет бабочка. Вот привлеченная ярким светом цикада села передо мной прямо на лампочку приборной доски; она делает отчаянные усилия прозрачными крылышками, чтобы удержаться на быстро идущей машине. Наконец, повидимому, удобно устроившись, цикада сложила крылышки и затихла, точно уснула.

Откровенно говоря, и нас всех тоже давно уже клонит ко сну. Въехав в следующую деревню, носящую странное название Халкидон, головная машина делает несколько неожиданных поворотов в боковые улицы и останавливается у погруженной в сон хатки. Оказывается, это жилище председателя здешней сельскохозяйственной коммуны, и нам предстоит воспользоваться его гостеприимством для ночевки.

Однако хатка товарища Цыбульки так мала, что нам все-таки пришлось расположиться под открытым небом. Наш завхоз Якубовский, в просторечии Толя, умудрился раздобыть где-то ведро молока, и мы, поужинав какао и черствой московской колбасой, устроились на ночь у костра.

Никакими цейсами, ни в каком планетарии не воспроизвести сверкающего купола, что раскинулся над нами. На глубокой черни распущенным концом серебряной вуали завился Млечный путь.

Под шипенье сырых дубовых дров заснули тяжелым сном люди, двенадцать часов сидевшие на машинах.

Результаты сегодняшнего дня — 140 км — всех удовлетворили, и только Федя Кузнецов ¹ всю ночь переворачивал с боку на бок свое толстое тело во сне, за что-то ругая своего соседа по машине Заикина.

18 августа.

Сегодня, как и в прошлую ночь, нам не удалось доспать своего «минимума». Обильная роса, смочив платье и одеяла, проникла всюду. Белье стало липким и холодным. Наивно повешанное с вечера сушиться полотенце — хоть выжимай.

Обычно раньше всех поднимающийся Каменев непродуманно тратит приготовленную для нашего мытья воду на обмывание своего заляпанного грязью «Форда». Остальные зябко ежатся под кожаными пальто. Тяжелая брань командора раздается глухо и неохотно.

Наша балаболка-хозяйка—Якубовский еще раз угостил нас какао с колбасой. Голодные и невыспавшиеся, двинулись в путь.

Снова побежали навстречу огромные, похожие на станцию, деревни с большими светлыми хатами, с обширными службами, крытые тем же нарядным железом, с характерными летними кухнями, вынесенными под отдельный навес.

Одна за другой замелькали воловьих запряжки, увозящие в поле крестьян.

По сторонам дыбятся темно-зеленые, хмурые сопки. Тут и там по их склонам нежной зеленью светлеют прямоугольники полей. А за темные вершины зацепились длинные, пушистые плюмажи облаков.

Издали склоны гор кажутся покрытыми не то мхом, не то короткой кудрявой травой. В действительности это оказывается низкорослым лесом. Деревья так плотно сошлись друг с другом, что стволов их совершенно не видно, и зеленеет только сплошная шапка крон одного роста, точно подстриженная садовником.

¹ Ф. Т. Кузнецов — водитель машины № 1.

Нырря из лощины в лощину, легко взбираясь на пологие склоны, машины бегут с хорошей скоростью.

К 10 часам вдали показались большие кирпичные постройки. Через полчаса машины ныряли в невообразимых ухабах городка Спасска. Напоив машины бензином и пожалев, что самим нам негде ни поест, ни напиться, побежали дальше.

Довольно быстро и без всяких приключений доехали до Зеньковки. За этой деревней пришлось задержаться у небольшой пади, где лег на брюхо «Форд» № 1. Вообще Кузнецову не везет. Его машине, идущей в голове, приходится выносить все неприятности разведки. Отчаявшись что-нибудь сделать, решили опять пустить в ход таль. Но и ее удалось применить не без труда, так как поблизости не оказалось ни одного большого дерева. Пришлось крепить таль за орешник, с корнем вырывавшийся под нашими усилиями.

Только вытащили № 1, потратив на это целых полтора часа, как снова услышали впереди неистовую брань командора — машина села, перелезая через мостик.

Это был первый тип моста, с которым нам довелось познакомиться. Его особенность состоит в том, что бревна настила отстоят от земли очень высоко, и высоты хода машины нехватает, чтобы перелезть, не задев картером или дифференциалом.

Не имея еще опыта в преодолении такого рода препятствий, мы потратили на переправу довольно много времени и усилий.

Утомление большинству из нас казалось еще сильнее, так как работа два дня над преодолением всех препятствий почти голыми, мы сожгли себе спины и руки на ярком солнце. Теперь ожоги давали себя знать. Все тело горело и зудило. В первой же деревне позаимствовали у крестьян соевого масла, чтобы смазать побагровевшую пузырившуюся кожу. Впрочем, кроме масла, у крестьян оказался мед и сливы. Это составило наш завтрак на весь день.

Теперь перед нами лежала наименее определенная часть пути. Несмотря на длительное совещание, устроенное вчера в дорожном отделе в Никольске-Уссурийском, так и не уда-

лось с точностью выяснить, какой именно дорогой следует двигаться, чтобы добраться до деревни Антоновки, лежащей по ту сторону «Самсоновой пади». Эта «Самсонова падь» перерезала наш путь, простираясь на два-три км в направлении нашего движения и неизвестно как далеко разрезая всю долину.

В указаниях почтенного Капитона Ивановича ¹ не чувствуется никакой уверенности. По мере того как машины спускаются в низину, почва делается все более и более мягкой. Сначала на смену лесу приходят одинокие березки, потом остается один ивняк. Огибая его беспорядочно разбросанные кусты, мы натываемся на машину № 1. Федя угрюмо сидит за рулем, в то время как Капитон Иванович «исследует» путь впереди. Крупные капли пота стекают по подбородку старика, прерывистой струйкой падая на промокшую и без того на груди и на спине рубашку. Это все результаты его безуспешных стараний найти для нас сколько-нибудь приемлемую дорогу.

Где-то в стороне, в кустах, слышится, как всегда, неистовая брань Заикина.

Впрочем, не нужно видеть ни горестно поникших рыже-седых усов Капитона Ивановича, ни слышать душевных излияний командора, чтобы понять, что мы уперлись в тупик. Никакой дороги дальше нет. Через желтую болотную поросль едва намеченно тянется черная полоса хлипкой каши. При попытке ступить на нее почва опускается, и на ее месте появляется вода. Но, к всеобщему удивлению, раздается зычный голос командора:

— Ну, Федя, газуй!

Заикин решительно идет к машине.

Навстречу автомобилю, отчаянно размахивая руками, трусит Капитон Иванович. Одновременно, недалеко от дороги, появляется группа крестьян. Они изумленно смотрят и покачивают головами. Наконец, один из них спускается к нам.

¹ К. И. Соковнин, — работник местного дорожного отдела, служивший нам проводником в пределах Владивостокского округа.

- День добрый, товарищы!
- День добрый.
- Куды же вас несет у топь?
- А разве здесь большая топь?
- Ну ж известно! Вона большая падь.
- А это не Самсонова ли падь?
- Вона сама и есь.
- Так-с... Значит проехать здесь нельзя?
- И-и... николи нэ можно. Да вам куды?
- Нам в Антоновку.

Антоновка — следующий пункт на нашем маршруте. И, как выяснили в Никольске, миновать ее никаким образом нельзя. Однако крестьянин отчаянно махнул рукой.

- В Антоновку прохода нима.
- Да вы-то ведь ездите в нее как-нибудь.
- Ни, не издим.
- То-есть как это может быть, чтобы в соседнюю деревню не ездили.
- А не издим. Чого нам коней у болотине загублять? Так и не издим.
- Ну, а куда же вы ездите?
- У Мыкитовку издим.
- А из Никитовки в Антоновку дорога есть?
- А мы ж того не знаем.
- Да вы что же дальше Никитовки свету не видали, что ли?

- А верно то, — и не видали.
- Ну, а в Никитовку-то дорога хорошая?
- Та не гарно хороша, а болотин усе нима.

Нам ничего не оставалось как добраться до Никитовки и на месте выяснить, нельзя ли окружным путем добраться до Антоновки.

Долго пятились машины задним ходом. Развернуться было негде, т.-е. съехать с дороги нельзя было ни на метр. Наконец, выбрались на прежнюю дорогу. Под грохочущее «Феда, газуй!» помчались к Никитовке.

Дорога прихотливо вьется по лесистым балкам и по склонам небольших сопок. Если бы не промятые водой глубокие канавы с совершенно отвесными краями, время от времени

наискось прорезающие дорогу, здесь можно было бы идти стличными скоростями. Впрочем «Фордики» и так отдыхают на третьей скорости. Из-под капота не пышет как из печки. Наше настроение повышается пропорционально оборотам мотора, и громкая песня даже заставляет Заборовского недоуменно оборачиваться на нас с первой машины.

Скоро показалась и сама Никитовка. Ее белые хатки кокетливо выглядывают из густых садов. Улицы круто убегают в живописную балку.

Гурьба мальчишек оторопело глядит на остановившиеся перед ними «Форды».

— А ну, ребятки, где здесь дорога на Антоновку?

Вместо ответа дети испуганно отбегают в сторону. Нехотя боязливо возвращаются.

— Да ты, паренек, не бойся! Подойди.

— Та мы ж таких не бачили...

— Ну вот теперь и побачите. А разве трактора у вас не было?

— Ни, не бывало. А што то есть?

Мальчишки рискнули, наконец, не только подойти к нам, но даже осмелились любовно гладить пальцами по лаку крыльев. По всей улице видны стекающиеся к нам ребяташки. Они несутся молча, сосредоточенно, не жалея пяток. Тяжелю дыша, у самой машины дают полный тормоз. Некоторые, не рассчитав разбета, скользят и валятся под радиатор. Однако такие пустяки не ослабляют их пыла, глаза горят, быстро обегая сверкающие машины и не зная, на чем остановиться. Один парнишка любовно дотронулся до никелированного радиатора измазанной ладошкой и с криком испуга отдернул:

— Гляди, гляди, ребята, горячий, как казан!

Одни неистово хохочут от избытка восторга, другие наперебой тянутся, чтобы дотронуться до «казана». Но тут врывается суровый окрик командора:

— Ну, потом поглядите. Нам в Антоновку нужно. Где здесь дорога в Антоновку?

Десятки голосов, каждый на свой лад, объясняют дорогу. Понять ничего нельзя. Только из слов подоспевшего старика становится ясно, что дорога на Антоновку действительно

есть, но проехать по ней, вероятно, нельзя, так как на ней падь, в пади «болотина». Однако выбора у нас нет, так как эта дорога с «болотиной» — единственный путь на Антоновку. А Антоновка, видимо, неизбежна. Помимо нее никак не попадешь в стоящую на нашем маршруте следующую деревню — Руновку.

Дорога долго не внушала никаких опасений. Она вилась густой тайгой по довольно крутым скатам невысоких сопок. Правда, временами едва набитое полотно делалось таким узким, что машины то и дело рисковали с него сорваться. Но это никого не пугало. Даже когда через полчаса езды мы действительно уперлись в задок командорской машины, слезшей всем левым скатом под откос, никто не огорчился. Дружно взялись за лопаты, и через 15 минут машина легко вылезла на дорогу. Пришлось, правда, подтолкнуть ее немного на плечах, но это было нетрудно.

Так и не верилось, что в этих чудесных зарослях может скрываться какая-то предательская болотина, пока она неожиданно не показалась из-за деревьев на крутом спуске. Впрочем, вид болота особенных опасений не внушал, и командорская машина, как всегда, несмотря на робкие протесты Кузнецова, смело полезла в топь. Но уже через две минуты было ясно, что она сидит, и сидит так надежно, как ей еще не приходилось сидеть. Почва оказалась настолько слабой и заболоченной, что совершенно не выдерживала давления колес. Через пять минут усилий под ведущими колесами образовались такие глубокие ямы, что машина легла на задний мост. С большим трудом, через каждые пять минут занося на руках зарывающийся передок на новое место, подпирая машину рывками и плечами, мы протаскили ее через сто метров топи. Принялись за вторую. Как всегда, механик Рябцев, упершись плечами в задок, бойко затягивал:

— А ну, взялись, р-р-раз!..

Машина чуть-чуть приподнималась и снова садилась на то же место.

— А ну, еще р-р-раз!..

Мы тужились до вздутия вен на лбу. А впереди обычно шел командор, кляня все на свете — от грязи до Заборов-

ского. Н. М. Заборовский был бельмом на его командорском глазу. Из жалости к старческим немощам Николая Михайловича он был освобожден от каких бы то ни было работ по выручке машин. Поэтому, когда становилось ясно, что машина села «надежно» и раздавался зычный клич «мальчики», Заборовский осторожно вылезал из машины и, боязливо ступая, отправлялся вперед до первого твердого места. Вдобавок еще он умудрился каким-то образом купленные во Владивостоке болотные сапоги отослать с запасными вещами в Иркутск и теперь оставался в легких полуботинках и элегантных альпийских чулках—обуви не вполне приспособленной для Самсоновой и иных падей. Поэтому понятны его попытки иногда словчиться и сделать вид, что он так увлекся наблюдением нашей возни с машиной, что даже забыл вылезти. Но тут раздавался единодушный протест.

— Николай Михайлович, вы бы все-таки посоветились. Ведь нам вас на своих плечах тащить.

Старик смущенно лез из «Форда».

— Да, да я вот и хотел вылезти. Думал только вот, как же это вы вытащите...

— Да уж мы как-нибудь.

«Мальчики» (это мы) пыхтели над вытаскиванием камеевской машины, когда к краю болота подошел давешний дед, что показывал нам дорогу к Никитовке. Он с интересом наблюдал нашу возню. Потом не выдержал и тоже полез в воду подпирать «Форда».

— Здорово, дедушка.

— Я, чай, уже здоровкались.

— Да ты никак из Никитовки?

— Мыкытовские мы.

— Куда же ты, дед, идешь-то?

— А до Антоновки... И зря то вы, товаришшы, в эту болотину позалазали...

— Да ты же ведь сам говорил, что другого пути нет.

— А и, конечно, нет.

— Ну, так, значит, больше и ехать негде.

— Вертаться надо. Мы здесь и на конях не издим.

— Стыдно вам, дед. Дороги в соседнюю деревню исправить не можете.

— Так ить вона ж у Антоновку.

— А что же Антоновка не деревня, что ли?

— Как не деревня?.. Деревня, — задумчиво почесался дед, — а только нам у ней ничего не надобно. А у мужиков работы и без этой дороги хватает.

— Значит, коли антоновцам дорога больше вашего нужна, так пусть они сами ее и делают?

— А то как же?

Повозившись с нами около второй машины, дед быстро умаялся и, осторожно нащупывая болото хворостинкой, побрел своей дорогой.

Вытащив вторую машину, мы вдвое больше провозились с третьей. Почти всегда она доставляла нам больше всего хлопот. Первые две машины успевали так разрыть всякую топь, яму, провал, даже настил на мосту, что бедняга Якубовский, войдя в их след, сразу же погружал свою машину выше колпаков, а съехать со следа обычно бывало некуда.

Но надо отдать ему справедливость: бывали случаи, когда он, несмотря на крайнюю трудность положения, проскакивал препятствия лучше всех. Достигал он этого обычно, получив большую инерцию от разгона машины на большом газу перед препятствием. Зато уж если по инерции «Форду» № 3 проскочить не удавалось, — участь его бывала печальна вдвойне. Потому ли что машина действительно вязла больше других из-за большой нагрузки, или потому, что мы бывали уже утомлены вырубкой передних «Фордов», но на голову бедного Якубовского сыпались совершенно непередаваемые комплименты. Послушать командора, — так выходило, что Якубовский — не водитель, занимающий первое классное место по Москве, а молокосос, которого нужно обучать езде с азов и которому «нужно побить морду за глупость».

Впрочем, как только третий номер оказывался на клочке сухой земли, все немедленно приходило в норму, и Толя тотчас занимал подобающее всякому завхозу почетное положение.

Все, как по нотам, разыгралось и в этом болоте, а к прибытию в Антоновку на задней машине уже раздавалась безудержная болтовня говорливого Толи и его благодушного соседа Рябцева.

После болота дорога снова побежала по балкам и склонам сопок. Совершенно неожиданно вынырнула крошечная деревушка, вернее даже заимка. Строений почти не видно было — они утопали в густой зелени садов.

К воротам поспешно выскочил крестьянин с огромной мочально-желтой бородой. Из середины этой огромной бороды торчала крошечная самодельная трубочка. Мужчина вежливо приподнял рыжие остатки картуза. Мы не успели с ним разговориться, как со двора, запыхавшись, подбежала женщина с ребенком на руках. Двое других ребятишек держались за ее подол. Женщина глядела на нас даже не удивленно, а просто испуганно.

— Что, разве вы никогда не видали таких машин?

— Ни, николи.

— А как она называется, знаете?

— Ни, не знаю.

— Автомобиль.

Женщина попыталась повторить и запуталась в трудном слове.

— Я бачу, блесит, як зализо, и шибко катит, а шо такое — не знаю.

Я спросил ее мужа с мочальной бородой:

— Разве вам в городе не доводилось видеть автомобилей?

— Да в городу-то я когда был? До германской войны. Там таких и не бывало.

17 лет назад глава семейства был в городе!

Здесь живут, в буквальном смысле слова, отрезанные от мира.

Почти не общаются даже с соседней деревней.

К ночи мы были в деревне Ольховке. На этот раз наш ужин состоял из самодельной яичницы с молоком. Чая получить не удалось, так как единственный самовар, найденный в селе, успел позеленеть, полуда в нем облезла, и кран был потерян.

Пришлось утешиться хорошими результатами сегодняшнего дня: пробежали 174 км и притом без особенных неприятностей.

19 августа.

Переспали, кое-как в амбаре. Воздух в нем не отличался приятностью. Помещение служило для ненужных зимних вещей. Воняло кислой овчиной, старыми сопревшими валенками, густо смазанной сбруей и еще какими-то принадлежностями туалета и хозяйства.

Особенно засыпаться ни у кого не было желания. Напившись молока, спозаранку двинулись в путь. Солнце ярко светило с безоблачного неба. Дорога радовала глаз, завиваясь веселыми петлями по лесистым склонам сопок. «Форды» бойко бегут, изредка подпрыгивая на каменистом грунте. Скоро полдень, а еще ни разу не раздавался крик «мальчики».

Пройдя около пятидесяти км, увидели просвечивающие сквозь густую зелень ярко-красные постройки. Каменные домики поднимаются по ложине к самой вершине остроконечной сопки, увенчиваясь там массивной каменной башней. Это «учхоз» — сельскохозяйственный техникум, а когда-то Шмаковский монастырь, единственный в этом крае. Солидные постройки, обширные службы, многочисленные вспомогательные сооружения, вплоть до метеорологической станции.

К 13 часам, отмахав 92 км, мы уже въехали в огромное село Лутковку, близ станции Уссури.

Как водится, чем больше село, тем хуже дороги. Правда, здесь как раз производились большие дорожные работы, но нам они опять-таки ничего, кроме неприятностей, не принесли. Вынутая из канав свежая глина желтой горой громоздилась на полотне. Возобновились страдания машин на первой и второй скоростях. К счастью, они были непродолжительны, и скоро мы добрались до станицы Уссури, охваченные надеждой пообедать. Первый обед за трое суток — это не шутка. А уж обед-то нам здесь дадут, наверное, не плохой.

* Заикин сейчас же побежал на станцию к уполномоченному ТООГПУ наводить справки — что, где и как.

Пока мы толковали с подбежавшими жителями, а кое-кто смывал с себя дорожную пыль под станционным краном, к машинам торопливо притрусил толстенький бородач. Портфель подмышкой изобличал в нем должностное лицо высокого ранга. Бородач обтер крупные капли пота со лба и нерешительно переминался с ноги на ногу. Наконец, ни к кому не обращаясь спросил:

— Старшой кто из вас?

— А тебе что, отец?

— Старшого нужно.

— Ну говори, в чем дело-то?

Бородач молчал и сердито косился на окружающих.

— Так кто старшой-то из вас?

— Ишь ты важный какой. Кроме как со старшим ни с кем и разговаривать не желаешь? Вот ежели ты власть какая, скажи, где у вас тут нам пошамать заготовили.

Бородач судорожно прижал локтем портфель и отвернулся.

— Ну ты, дядя, говори что-нибудь.

Но он упорно молчал. Пришлось объяснить ему, что командор ушел на станцию. Бородач стремглав помчался туда же.

— Это, братцы, кто же будет?

— А Ищенко.

— Так-с, Ищенко... Хорошая фамилия. А кто ж он такой?

— А предсельсовет.

— Вот оно что. А почему же он такой гордый?

Но здесь Ищенко снова появился вместе с Заикиным. Лица обоих были таинственны. Ищенко попрежнему молчалив. Заикин тоже не очень многословен.

— А ну, заводись.

— Шамать поехали?

— Заводись, там поговорим.

Уже на ходу выяснили, что Ищенко получил из Владивостока телеграфное распоряжение задержать пробег. Отчего, почему — ничего неизвестно.

По словам Ищенко, во всей Лутковке самым удобным местом для постановки машин был двор милиции. Не знаю, что представляли остальные дворы, но на отведенном мы с трудом втиснули свои три «Форда». После этого нашей единственной заботой был обед. Увы, любезность лутковского сельсовета дальше предоставления нам двора милиции не простиралась. Никакого обеда никто нам не заготовил. В столовой лесозавода мы с трудом добились того, чтобы нам отпустили по порции второго блюда.

В беспечности своей мы дошли до того, что вообразили, будто какое-то местное начальство должно будет позаботиться о предоставлении нам ночлега, и беззаботно отправились купаться на реку Уссури.

Широкая, многоводная Уссури быстро несет свои воды в Амур. Из купания в ней мало что вышло. Мы только продрогли и бежали домой, т.-е. во двор милиции, под проливным дождем. Слово «домой» употреблено мною не случайно; двор милиции действительно оказался единственной квартирой, какую сочла нужным нам отвести местная администрация. Заикин в ответ на все наши претензии только отругивался. Тем и кончилось: для ночевки нам предоставили все тот же двор все той же милиции. Попытка самочинно прирезать площадь дала в наше распоряжение лишь небольшую канцелярию милиции (она же квартира сторожа) и узкий навес вдоль забора, под которым навалены были какие-то сельскохозяйственные машины.

Я аннексировал стол начальника милиции. Изгнал с него все лишнее, в роде чернильницы и худосочной папки с делом о «самочинном нанесении ручных и ножных побоев» какому-то гражданину. С помощью кожаной куртки удалось превратить стол в сносное ложе.

Кое-кто неосмотрительно устроился спать на жатках и веялках, не учтя крайней ветхости навеса, протекавшего во многих местах. Тысячи проклятий сыпались на голову местного председателя. Ночью он явился было нас проведать (как потом выяснилось с тайной мыслью посмотреть не сбежал ли весь пробог), но испугавшись не на шутку тех крепких приветствий, какими его встретили, поспешил удрать.

Вскоре выяснилась и подоплека его странного поведения и того, что для нас предусмотрели в качестве помещения только холодную при милиции (мы случайно в нее не попали).

Ищенко получил от председателя Владивостокского окр-исполкома телеграмму такого содержания:

«Задержите автопробег до особого распоряжения».

Бедняга понял это по-своему. Что значит слово «задержите»? Ясно, это телеграфное сокращение столь знакомого всякому облеченному властью лицу термина: подвергните задержанию. А «впредь до распоряжения» это уже ясно само собой: держать в кутузке, пока не придет вооруженная команда для принятия арестованных. Осуществление подобного веления начальства рисовалось Ищенко в довольно мрачных тонах. Едут темные личности на трех автомобилях, все вооруженные, породы шоферской. Пойди, возьми их голыми руками. И решил пред встретить нас за околицей со всеми вооруженными силами, какие ему удастся мобилизовать в своих владениях. Для верности всего предприятия он обратился к уполномоченному ОГПУ на станции Уссури. К счастью, именно здесь его убедили в несуразности всей его затеи. Тогда он все-таки решил завлечь наши машины в пределы милиции и там держать, пока вышестоящие власти не решат, что с нами делать.

Однако за ту ночь, что одни из нас мокли на веялках, а другие кормили жирных клопов, гнездящихся даже в толщих делах лутковской милиции, все винтики в голове товарища Ищенко стали на свои места. На утро он явился с предложением перейти на постой в его собственный председательский дом.

Мы не замедлили воспользоваться этой опрометчивостью преда. В течение последующих трех дней сам Ищенко и его жена только и делали, что раздобывали для нас припасы и готовили еду. Мы же только посмеивались над своим арестом, стоящим председателю всех наличных запасов картошки.

Но время шло, и положение из комического делалось неприятным. Хорошие солнечные дни уходили на бессмысленное сидение в нелепой Лутковке. На депеши Владивосток отвечал, что все произошло по директиве центра, а центр

упорно молчал. Наконец, из Москвы пришла телеграмма секретаря ЦС Автодора Фельдмана с выражением удивления нашей задержке и требованием как можно скорее двигаться дальше.

У нас очень чесались руки заняться исследованием причин нашей задержки, но время было дорого, и мы немедленно собрались в путь, забыв даже про приготовленную для нас в этот день роскошную уху.

23 августа.

Без особенного сожаления покинули берега тихого озера Лутковки и к тринадцати с половиной часам были уже на берегу Уссури. Это первая настоящая дальневосточная река, вставшая на нашем пути. Быстрые мутные воды раскинулись почти на целый километр. Моста никакого нет. Утлый паром со скрипом принял наши три машины. Больше никому места, конечно, уже не осталось. Забирало сомнение, выдержит ли это дряхлое сооружение необычный груз. Но к счастью благополучно подошли к противоположному берегу и, распутивая ожидающие переправы подводы, с воем моторов и криками подталкивающих плечами седоков взобрались на крутой откос.

Сперва дело пошло сносно. Дорога хотя и не блестящая, но сухая. Но уже на шестнадцатом километре это благополучие кончилось. Пошла невылазная скользкая грязь. Здесь только что прошли дожди. Ручьи бойко бежали с журчанием по самому полотну дороги. Скоро, впрочем, ручьи эти пропали; почва сделалась рыхлой и мягкой, насквозь пропитанной водой. По мере нашего продвижения местность делалась все более и более типичной для приближающихся болот. Наконец, мы в действительности уперлись в беспредельно протянувшееся в обе стороны и без конца вперед болото. Двигаться дальше было безумием. Проводник-дорожник, сменивший в Лутковке Капитона Ивановича, растерянно водил пальцем по намокшей карте. Под усиливающимся дождем темные пятна расплылись по карте, безнадежно заливая все и вся. Разобрать что-нибудь было невозможно. Карта выглядела так же безнадежно, как и местность в натуре. Вероятно мы

долго простояли бы здесь, если бы не случайная крестьянская подвода. Оказалось, что мы пошли неправильной дорогой. Где-то на каком-то переезде нам следовало свернуть влево «совсем» круто, а мы свернули «не шибко круто» и вместо того, чтобы ехать на Прохаску, поехали, таким образом, на Ружино. Пришлось возвращаться и поискать этого «совсем крутого» поворота. Бедняга дорожник чувствовал себя очень неловко под перекрестным огнем: с одной стороны, его довольно недвусмысленно обкладывал Заикин, с другой — подпускал едкие шпильки Заборовский. Но проводник по существу, вероятно, не был виноват. Не было ничего удивительного, что он, привыкший к передвижению на подводах, не заметил, как проскочил несколько лишних километров за переездом. Впрочем, разницы это для нас особенной не делало. Времянка, или как ее называют местные крестьяне «ромнянка», хотя и была гордостью сопровождавшего нас техника, но представляла собою гнусное месиво из глины и камней. Машины или безнадежно скользили задками из стороны в сторону, или просто буксовали на месте. Кончилось тем, что из-за этих постоянных заносов у первой машины соскочила задняя крышка.

Сопровождавший дорожник все утешал нас тем, что:

— Осталось вот только небольшую гать проехать, а там пойдет как по маслу.

Но то, что представлялось этому наивному малому небольшой гатью, оказалось беспорядочным нагромождением бревен, набросанных поперек довольно высокой дамбы. Дамба на протяжении более километра пересекала безнадежное болото. Построена она была, повидимому, из единственного имеющегося здесь грунта — скользкого и черного как сажа. Нечего и говорить, что не приходилось мечтать ехать по этой дамбе. «Мальчишки» бежали за машинами, подпирая их на каждом шагу и помогая им выбираться из глубоких колдобин между расползшимися бревнами. Солонно пришлось нам здесь. К концу гати все, как один, притащились, тяжело дыша и не имея сил, чтобы втолкнуть машины на начавшийся у самого болота крутой подъем. Пришлось передохнуть, прежде чем пуститься в последний путь перед ночевкой.

В деревню Пантелеймоновку пришли уже совсем затемно. Увязая в грязи, отыскиали, наконец, какую-то избу, где можно было устроиться на начлеге, и, совершенно разбитые и истомленные, улеглись, не раздеваясь, на постланное на полу сено.

24 августа.

Огромный чайник кипящего какао и целая гора яиц утешили нас немного после нескольких часов скрюченного валяния на сене. Мне удалось даже нацедить себе какао во фляжку. Не раз в пути, отыскав эту спасительную фляжку, в грязи, на полу, я с наслаждением отхлебывал несколько глотков вкусного напитка, вспоминая теплым словом нашего расторопного завхоза. Даже то, что на губах оставались серые полосы от грязного горлышка, не смущало. Все кругом было густо вымазано черно-серой липкой кашей. Машины, сапоги до колен, пальто на животе и на спине, брюки до пояса. О руках и лицах нечего и говорить. Даже дождь, принимавшийся время от времени смывать с нас грязь, не мог привести в порядок наш туалет.

Только холодная вода смоет с лица серые пятна, как снова приходится вылезать из машины и, упершись плечом в кузов, помогать ей с грехом пополам пройти несколько метров. Потом на ходу вскакиваем в машину, пользуясь ее разбегом на несколько сотен метров, а иногда (чаще) на несколько десятков.

Так мы добрались до деревни Рождественки, расположенной у большой железнодорожной станции Лазо. В середине деревни нам встретилась глубокая балка с небольшим мостом. Как водится, Кузнецов смело спустился на этот мост, но вылезти на противоположный берег оврага уже не смог. Машина беспомощно вертела колесами на скользком откосе. Радиатор закипел. Но на этот раз и «мальчики» ничего не могли сделать. Не было никакой возможности помочь машине, когда и сами-то люди с трудом взбирались на скользкий откос. Ноги, в буквальном смысле слова, ехали назад.

На этот раз командор сдался и согласился надеть цепи на ведущие колеса. Не так-то легко было это сделать, стоя в глубокой скользкой, как сало, грязи. Трудненько было натянуть новые еще не обработанные цепи. Почти час ушел на это дело. Снова выпачканные до кончика носов, мы двинулись, наконец, дальше. Осталось 15 км до Имана, того самого заветного Имана, к которому, по словам пограничников, нам не суждено было подойти.

Однако, несмотря на все предсказания, ровно в 13 часов мы въехали на широченные улицы Имана. Не только покрытые глубокой грязью улицы городка разочаровали нас и не подняли духа, убитого бездорожьем и непрекращающимся дождем, но не поладилось и со снабжением. Несмотря на то, что Иман был основной базой, предусмотренной даже теоретическим маршрутом, составленным в Москве, за бензином пришлось добираться несколько километров, при чем содрали за него почти в два раза дороже твердой нефтесиндикатской цены. Еще хуже пришлось с питанием личного состава: обед не был приготовлен, пришлось ограничиться тарелкой щей и яичницей. День изо дня это делалось уже скучным. Не особенно веселые, мы выехали из неприветливого городка, потратив в нем почти четыре часа.

Дождь не переставал. Мелкий, точно из сита, он проникал всюду. Кожа пальто набухла. Сиденье в машине было полно воды. За воротник стекали холодные струйки. Впрочем, быть может, в других машинах было и лучше. Ведь у них были подняты верхи, только у нас из-за сломанной стойки нельзя было поднять верх. Пробовали натянуть на себя брезент, но ничего не вышло.

Вскоре за городом пришлось сменить невероятные ухабы временки на железнодорожное полотно, чтобы подойти к мосту через реку Иман. Через Иман обыкновенного моста тоже нет, и, в случае надобности, жители пользуются железнодорожным. На нем даже сделан специальный настил. Но нам подойти к мосту было довольно трудно. Выбраться на него там, где выходят подводы, не было никакой возможности. Пришлось идти издалека, по шпалам. Не только

двигаться по ним на автомобиле довольно трудно, но и вылезти-то на полотно не так просто.

После моста пошла опять та же бесконечная грязь. Дождь и грязь. Грязь и дождь. Так было до самой Сухановки или Гондатьевки, как ее по старому называют крестьяне. Сюда мы прибыли, по обыкновению, уже ночью. На этот раз не было даже сил выбрать сколько-нибудь сносное место для стоянки машин, и мы влезли в первый попавшийся двор. Машины сразу утонули в нем в навозной жиже, но мы все так измучились, что уже ни на что не обращали внимания и мечтали только о том, чтобы заснуть. Устроились все на одной наре. Хотя она и была, по словам хозяйки, сделана для четверых, на этот раз ей пришлось вместить девять человек. Я даже не могу сказать было ли это слишком неудобно; спали беспробудно, не обращая ни на что внимания. Только утром разобрали, что в хате после нашего прибытия стало почти так же грязно, как на улице. Глинобитный пол сделался скользким, как паркет. Я даже поскользнулся на нем, и если бы не хозяйка, поймавшая меня за волосы, растянулся бы во всю длину.

Только утром подсчитали пройденное накануне расстояние и были почти удовлетворены своим неожиданным успехом: 80 км. (хотя, по совести говоря, по нашему счету выходило только 64).

25 августа.

К общему удовольствию, дождь к утру прекратился. Если бы не отчаянная грязь, все было бы в порядке. Но грязь просто выводила из себя. Из-за этой грязи мы прибыли уже усталыми к небольшому болотцу, перегородившему нам путь в 9 км от Сухановки. И всего-то болотце тянулось не больше, чем на 500 м, но одного взгляда на него было достаточно, чтобы привести нас в совершенное уныние. Даже сам командор, не терявший бодрости в самых критических обстоятельствах, на этот раз не рискнул отдать Кузнецову свой неизменный приказ «Федя, газуй». Пешеходная разведка показала, что вода поверх очень зыбкой и вязкой почвы доходит до метра, а в некоторых местах и значительно

выше. С очень большим трудом наметили, наконец, извилистую линию, по которой воды было не больше, чем по колену. Однако на этой линии, как впрочем и по всему болоту, были в изобилии разбросаны кочки. Но выбора не было, нужно было двигаться вперед.

На этот раз мы сильно пожалели, что недостаточно жестко провели в Никольске «час сундука», так как все имущество и багаж пришлось на руках перенести на другую сторону болота. Даже запасные баки мы сняли с подножек и отцепили запасную резину. Скользя разъезжающимися ногами, спотыкаясь о кочки, таскали мы чемоданы, ящики, тюки, покрышки. Натываясь на кочки, люди падали со своей ношей в воду. Ни на ком не было ни единой сухой нитки к тому времени, когда приступили к проводке первой машины.

Я не берусь описывать того, что выпало на долю машин и людей за те четыре часа, что мы провели в этом болоте. Ни одной машине не удалось пройти и десяти метров без того, чтобы не пришлось под задние колеса, на глубине полуметра под водой подкладывать деревянные чурки. А эти чурки пришлось пилить тут же из деревьев, принесенных за полкилометра с суши. И все-таки, несмотря на все предосторожности, машины уходили в топь выше колпаков. Дифференциалы ложились на кочки. Эти кочки приходилось вырубать топором из-под машин. Но стоило вывести зад машины, как она упиралась в другую кочку картером или передней осью. Снова под водой откапывали или вырубали кочку. При этом моторы безбожно кипели, так как их ни на минуту нельзя было остановить. Глушители были все время погружены в воду и она немедленно заливала выхлопные трубы, как только прекращалось давление отходящих газов.

После прохода первой машины избранная нами дорожка оказалась настолько изрытой, что вторую машину пришлось вести уже другим путем, но здесь нам пришлось еще хуже. Воды было больше. Вода залила подножки, проникла в кузов. Кочек было еще больше. Поэтому Якубовский решил пройти следом первой машины. Вероятно, ему уда-

лось бы вырвать у болота сразу несколько десятков метров, если бы он вдруг не оставил машину и, выскочив, как ошпаренный, с сиденья, не закричал:

— Рвите, скорее рвите!

При этом он с ожесточением стал рвать на себе комбинезон. Еще не понимая в чем дело, я с силой рванул с него платье. Только тут обнаружилось, что все то место, на котором сидят, залито у нашего завхоза соляной кислотой. Банка с кислотой была на подушке. Пробка как-то выскочила, и кислота потекла под водителя. С трудом отмыли беднягу. Кажется, он отделался небольшим жжением. Ожогов к счастью не было.

Стоит ли говорить, что вытащив, наконец, третью машину на сушу, мы не имели даже сил погрузить обратно свое имущество, пока не отлежались тут же на мокрых кочках? Едва ли не больше всех измотался при этом наш кинооператор Леонтович. Ему приходилось по пояс в воде таскать свою камеру, выискивая удобные положения для съемки нашей атаки болота. При этом ему не давало покоя то, что он в эти моменты не принимает участия в нашей работе, и бедняга буквально разрывался между своими прямыми обязанностями и желанием помочь нам.

Все, что нам пришлось испытать до сегодняшнего дня, показалось теперь детскими игрушками. Даже не верилось, что такое препятствие мы все-таки одолеем. Теперь не стоит скрывать того, что не раз в самой середине болота у меня возникало серьезное сомнение в том, удастся ли выбраться из этой переделки, не утопив машин.

Утомление было слишком велико, чтобы нас могли привести в восхищение заросли папоротника и дубняка, сменившие трудное болото. Трава на едва заметной тропке так высока, что не видно соседних машин. В лицо веет пропавшим воздухом парняка. Как автоматы, выскакиваем из машин, когда прогалина между деревьев делается слишком узкой для прохода машин, и принимаемся рубить и пилить.

С чувством облегчения встретили конец тайги и появление деревни Знаменки. Хотя мы прошли за весь день только двадцать км, но у всех копошилась мысль тут же оста-

новиться на ночевку. С трудом заставил нас командор сделать еще одно усилие и добраться до станции Губерово с деревушкой того же названия. Все-таки это дало нам лишних четыре км. Таким образом, мы проделали за день 24 км. Средняя скорость оказалась 2,5 км в час.

Вяло бродили мы по щиколотку в навозе на дворе, где устроились на ночлег. С трудом и неохотой отмывали с себя толстый слой грязи и развешивали у печки тяжелое мокрое платье. Нельзя не удивиться стойкости нашего завхоза, нашедшего в себе силы раздобыть продукты и сварить похлебку из уток. Впрочем, несмотря на трехдневную диету, никто не притронулся к этой похлебке. Когда она была готова, вся горница была уже наполнена храпом, и только утром за завтраком отдали должное и уткам, и огромному котлу картошки, и горе соленых огурцов.

26 августа.

Для всех было ясно, что нужно еще раз заняться разбором чемоданов. Старожилы предсказывали впереди еще большие трудности, нежели те, что остались у нас за спиной.

Не без труда отобрали часть имущества и багажа, чтобы отправить багажом со ст. Губерово. Но мы были безжалостны, и даже ламентации Заборовского, жаловавшегося на то, что у него «не осталось даже одеяла, только тонкий плед», не достигали цели.

С облегчением двинулись дальше.

Вскоре же натолкнулись на своеобразное препятствие. Дорогу пересекали рисовые поля. Тонкая полоска черной земли, прикрытая рядом тонких жердин, лежала перед нами. Только тот, кто знает, что такое рисовое поле, сможет оценить наше положение. Пожалуй, оно было бы еще не так плохо, если бы поверх жердин не было на полметра земли. Черная, густая масса, липкая, как клей, чавкающая при каждом шаге, как тесто, она выступала из-под гати. Говорят, что здесь наложена уже третья или четвертая гать. Все они одна за другой погружаются в черную жижу, не выдерживая больше двух лет. Каша поверх жердин доходила по гти

до осей. Первая же машина оставила за собой след картера и дифференциала. У машины нехватало силы пахать это месиво. Пришлось тащить ее на руках. До середины гати мы ее дотасили, но там грязи оказалось еще больше, и машина, легши брюхом, завертела колесами в воздухе. Пришлось отрывать из-под нее землю. Так продвигались мы метр за метром. При этом нужно еще иметь в виду, что передвигаться около машины было до последней степени трудно. Ноги, уходившие в грунт, так засасывались, что без помощи рук нельзя было вытащить сапога. Через полчаса такой ходьбы около машин ноги у меня были уже истерты в кровь.

Эта сотня метров стоила нам двух часов и платья, покрытого, как замазкой, черной грязью, толщиной в палец.

За этой грязью началась борьба с мостиками. До сих пор нам привелось видеть много пародий на мосты. Много часов ушло у нас на перетаскивание машин через хилые остатки сооружений еще дореволюционных, но того, что мы встретили здесь, нам еще не приводилось видеть. Мостов вообще не было. Из русла ручьев торчали обгнившие сваи, прикрытые совершенно трухлявыми, торчащими во все стороны остатками настила. Получив опыт, мы при приближении к мостику уже не теряли времени на предварительную разведку, а просто бежали к нему с топорами и лопатами и принимались за составление первой половины моста из всего наличного материала. Когда машина подходила к середине моста, мы разбирали за нею настил и устраивали переезд на второй половине. Так для каждой машины. Въезды и съезды около мостов чаще всего приходилось сооружать лопатами тут же.

По словам крестьян, с которыми приходилось говорить, эти мосты еще дореволюционного периода. С тех пор их не касался топор ремонтеров. Разве проезжающий крестьянин подбрасывал в крайней нужде жердинку на зияющую дыру — и ладно. А так как движение в этих местах чрезвычайно слабое из-за тяжелых дорожных условий, то и таких случайных жердин на долю мостов перепадает немного.

После деревни Тихоновки выбрались снова в гористую местность. Пошли сопки, разделенные очень глубокими па-
дями. Почти в каждой пади ручеек или маленькая речушка.
Здесь нет и не было уже никаких искусственных сооруже-
ний. Переправляются прямо вброд. Пришлось прибегнуть
к этому способу и нам.

За Федоровкой возвышенности стали еще круче. Дорога
исчезла совершенно. Поднимались просто руслом потока.
К счастью, оно было очень каменистым и хотя «Форды» и
кипели, как хорошие самовары, но все-таки ползли кое-как.
Хуже оказалось в низине за этой цепью. Дорога там едва
намечается по обсохшему болоту. Грунт в общем довольно
твердый, но кочек совершенно невероятное количество.
Так по кочкам и приходится ехать. Трудно описать стра-
дания машин.

После этого болота наше относительное благополучие
кончилось. Снова началась «ромнянка». Снова грязь и риск
ежесекундно сползти в канаву. А тут еще стали внушать
серьезные опасения цепи. Они растянулись и свободно бол-
тались на покрышках. Следовало бы обрубить лишнее зве-
но, но не было никакой возможности сделать это в пути
теми техническими средствами, какими мы располагали.
Еще утром в Губерове мы подвязали цепи веревками, но из
этого мало что вышло: часть веревок быстро порвалась, а
оставшиеся, если они приходились только на один борт по-
крышки, стягивали цепь с шины на каждом шагу.

В добавление ко всему снова начался дождь. Сначала
мелкий и неуверенный, он скоро перешел в страшнейший
ливень. Моментально все намокло. Мы пытались снова на-
тянуть брезент, но из-под него водителю ничего не было
видно. Тогда поставили фордек на одну только левую стой-
ку. Хотя стекла и не было, но это нас немного предохраня-
ло от жестоких потоков воды.

Настроение делалось все хуже и хуже. Дождь, неве-
роятная грязь, темнота, спадающие цепи — все это раздра-
жало. Два раза теряли цепи. Однако оба раза отыскивали их
в грязи. На третий раз я, повидимому, поздно хватился —
цепи оказались потерянными. Судя по следу в грязи, осве-

ценному слабеньким лучом карманного фонарика, без цепей мы ехали уже довольно давно. Пришлось руками прощупывать грязь в колее на целый километр обратно, пока нашли цепи. Не могло быть и речи о том, чтобы в темноте и вязкой грязи пытаться надевать их снова. А без цепей машина дальше не шла. На начавшемся маленьком подъеме она не продвигалась ни на шаг. Измученные в конце, мы тоже не могли уже достаточно энергично приналечь плечами, чтобы помочь «Фордам». Решили ночевать на разъезде «Ласточка», в одном километре отсюда.

Никто из нас еще не подозревал, что этот глухой разъезд будет местом нашей последней экспедиционной ночевки...

ПОЧЕМУ ПРИШЛОСЬ ПРЕКРАТИТЬ ЭКСПЕДИЦИЮ.

Я привел эти выдержки из своего путевого дневника для того, чтобы показать, в каких условиях пришлось передвигаться нашей экспедиции.

В чем же должен был заключаться смысл такого движения наших машин? Предполагалось, что избрав по карте и по опросу сведущих людей на месте наиболее удовлетворительные направления для движения на каждом отдельном этапе, мы сможем на деле проверить, в какой мере нынешнее состояние дорог на этом лучшем из направлений соответствует требованиям автомобильного движения и какие потребуются работы для приведения их в более или менее удобопроезжее состояние. К сожалению, уже первые дни экспедиции убедили меня, что на тех «лучших» путях, по которым приходится двигаться, никаких реконгносцировок делать не нужно.

Не тратя ни одного кило бензина и не ломая машин, можно сказать, что такие дороги не только в настоящем виде не пригодны ни в какой мере для автомобильного движения, но даже в подавляющем большинстве своем не могут служить базой для создания усовершенствованной автогужевой магистрали. В огромном большинстве случаев трасса существующих дорог совершенно

не совпадает с тем, что, повидимому, пришлось бы избрать при проведении основного автомобильного пути по Дальневосточному краю.

В Хабаровске перед нами уже во весь рост встал вопрос о целесообразности продолжения экспедиции, так как с места нужно было несколько сотен километров передвигаться не иначе, как по полотну железной дороги, или, что проще, воспользоваться поездом. К тому же, вследствие прошедших несезонных дождей, большинство рек Амурской системы вышло из берегов. Вся Биро-Биджанская долина превратилась в сплошное море. Прекратилось всякое движение.

Становилась сомнительной не только рациональность нашей экспедиции, как частного случая, но и возможность рекогносцирования автомобильной дороги на автомобилях вообще. По нашему мнению, в тех условиях, в каких находится сейчас дорожное хозяйство Дальнего Востока и значительной части Восточно-Сибирского края и даже частично Забайкалья, совершенно нецелесообразно расходовать средства на организацию рекогносцировки пути на автомобилях.

Само собою разумеется, что ни в коем случае не может быть снят с очереди весь вопрос о магистрали только из-за того, что трем «Фордам» не удалось проскочить намеченного маршрута. Я не случайно говорю «проскочить». Попади мы в засушливый период, когда не только все грунтовки находятся в относительно проезжем состоянии, но и значительная часть болот, питающихся горными водами, принимает более удобопреодолимый вид, нежели тот, в каком мы их застали, вероятно, тогда мы именно проскочили бы и весь Уссурийский край и даже, может быть, большую часть Амурско-Зейской равнины. Но для нашей цели — выяснения действительных дорожных условий — именно такой благополучный исход нашей экспедиции был бы только вреден, так как оставил бы у нас ложное впечатление об относительном благополучии. Таким обра-

зом, кажущийся неуспех экспедиций с точки зрения пользы дела приходится расценивать как безусловный успех; мы с полной достоверностью выяснили абсолютную непроходимость дальневосточных дорог и нецелесообразность дальнейшего производства рекогносцировок их на автомобилях обычного типа.

Может, конечно, быть поставлен вопрос о повторении попытки продвижения по тем же самым дорогам и в следующем году, но это уже не будет рекогносцировкой дорог, а только испытанием машин на проходимость.

Что же дала эта экспедиция с точки зрения автомобильной Трансевразии, как таковой?

Совершенно положительный результат налицо. Он опять-таки заключается в видимой отрицательности результата нашей попытки форсировать уссурийское бездорожье. Теперь никто уже не сможет говорить о том, что время терпит, пока суть да дело можно, мол, пользоваться и тем, что есть, не вкладывая больших средств в дорожное хозяйство. Это — совершеннейшая чепуха.

Если бесспорен вопрос о необходимости автомобильного костяка для всей системы автогужевых путей Сибири и Дальнего Востока, то нужно, и притом теперь же, говорить о капитальных работах по созданию этого костяка. Без всяких полумер и паллиативов. Без таких работ нельзя говорить об осуществлении всей той программы хозяйственного восстановления края и грандиозных перебросках, которые становятся для края программой сегодняшнего дня.

Без дорог вся программа социалистической реконструкции сокровищницы Советского Союза не может быть выполнена.

47517

БИБЛИОТЕКА «ЗА РУЛЕМ»

должна в популярной, но практической и деловой форме осветить основные вопросы автомоторного и дорожного дела и автодорожного движения.

24 выпуска Библиотеки «За Рулем» — приложения к центральному органу Автодора «За Рулем» — составят цикл книг, необходимых в каждом автодорожном коллективе и каждому активисту-автодоровцу.

В Библиотеке «За Рулем» участвуют виднейшие специалисты.

Каждый выпуск Библиотеки «За Рулем» написан на основании последних научных данных и снабжен большим количеством раз'ясняющих текст иллюстраций, чертежей, схем и т. д.

По своему тиражу книжки Библиотеки «За Рулем» стоят на одном из первых мест в советской популярно-технической литературе.

ВЫШЛИ ИЗ ПЕЧАТИ:

М. А. Дьяков. — Практическое руководство по уходу и управлению «Фордом А» и «АА». 128 стр. Цена 50 к.

Инж. С. Н. Тагер. — Применение автомобиля в народном хозяйстве. 64 стр. Цена 25 к. (Разошлось.)

Инж. К. Н. Купреянов. — Новые американские способы дешевой постройки сельских дорог. 64 стр. Цена 25 к.

Л. Я. Выгодский. — Автомобилизм в Америке. 64 стр. Цена 25 к. (Разошлось.)

Проф. И. В. Грибов. — Гаражи для небольших автохозяйств. Цена 75 коп.

Инж. Д. М. Ярошев. — Практические указания по организации дорожных работ. Цена 25 коп.

Его же. — Дорожные машины. Цена 25 коп.

М. А. Дьяков. — Современные мотоциклы. Цена 50 коп.

ПЕЧАТАЮТСЯ:

Проф. Е. А. Чудаков. — Электрооборудование в автомобильном двигателе.

Инж. А. Попов. — Руководство по устройству и ремонту тракторов «Фордзон», «Ф.П» и «Интернационал» 10/20, 15/30 и 22/36.

Приложение

В связи с отсутствием в книге «Оглавления», оно было составлено и приводится ниже.

Оглавление

ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАНСЕВРАЗИИ...3

О наших путях вообще ... 3

Об автомобильной Трансевразии ...10

ПО УССУРИЙСКОМУ БЕЗДОРОЖЬЮ НА АВТОМОБИЛЕ...17

16 августа.....17

17 августа.....18

18 августа.....23

19 августа.....32

23 августа.....36

24 августа.....38

25 августа.....40

26 августа.....43

Почему пришлось прекратить экспедицию...46-48

Примечания

1. Источник получения текста: Ник. Шпанов. По автомобильной Трансевразии. На автомобиле по Уссурийскому бездорожью. — М.: Акц. изд. об-во «Огонек», 1930, 48 стр., тир. 25 тыс. экз. (Приложение к центральному органу Автодора «За рулем», Библиотека «За рулем», выпуск 15).

2. Сведений о журнальной публикации нет. Единственное книжное издание.

3. Интересно отметить, что в составе экспедиции Н. Шпанов числится писателем (см. главу «Об автомобильной Трансевразии», стр. 16). Данная книга является четвертой и последней книгой Н. Шпанова о путешествиях, в которых он принимал личное участие. Ранее вышли книги Н. Шпанова о путешествиях «Наш полет в лесные дебри» (1926), «Во льды за "Италией"» (1929 и друг. изд.) и «Край Земли» (1930).

4. Также интересно отметить, что автомобильная экспедиция посещает город Никольск-Уссурийский (см. главу «17 августа», стр. 20-21). Данный город обычно указывается, как родной город Н. Н. Шпанова. Однако БСЭ (Статья «Уссурийск») указывает, что город Никольск-Уссурийский образован в 1898 слиянием села Никольского с поселком Кетрицево, и носил это имя до 1935 года, когда был переименован в город Ворошилов (ныне Уссурийск). Таким образом писатель Н. Н. Шпанов на два года старше своего родного города.

Сканирование, подготовка текста, составление примечаний —
Максим Безгодов .

Санкт-Петербург, 10 октября 2012 г.