

## ОТЪ АТЛАНТИЧЕСКАГО

ДО

## ТИХАГО ОКЕАНА

Американскій путевой указатель новой желѣзной дороги, проведенной отъ береговъ Миссури къ Тихому Океану, называетъ ее *международнымъ путемъ*, открытымъ какъ для перевозки пассажировъ, такъ и для развѣна товаровъ между Европой, Америкой и Азіей. Такимъ образомъ, попытка знаменитыхъ европейскихъ мореплавателей, — въ теченіи трехъ вѣковъ стремившихся, по слѣдамъ Христофора Колумба, открыть удобный путь изъ Европы въ Азію, въ наши дни увѣнчалась, — предѣлахъ возможности по крайней мѣрѣ, полнымъ успѣхомъ. Проложеніемъ рельсовъ поперекъ всего американскаго материка эта трехвѣковая задача мореплавателей разрѣшена теперь, хотя для нихъ и неожиданнымъ, но вообще для цивилизованнаго міра все-таки наиболѣе удовлетворительнымъ образомъ. И на самомъ дѣлѣ, совершившееся въ былое время опасное и трудное плаваніе по морямъ, длившееся по нѣскольку тысячъ вѣковыхъ мѣсяцевъ, замѣняется теперь весьма удобнымъ и своимъ родѣ пріятнымъ путешествіемъ, доступнымъ даже для самыхъ изнѣженныхъ организмовъ и продолжающимся всего десятицѣ или немногимъ болѣе того. Роскошные пароходы, снабженные всѣми принадлежностями избалованной прихоти пассажирскаго вѣка, въ какой-нибудь десятокъ дней переносятъ европейскихъ пассажировъ черезъ Атлантическій Океанъ въ Нью-Йоркъ, отсюда еще скорѣе и еще удобнѣе совершается переездъ

черезъ материкъ до Санъ-Франциско, гдѣ, въ свою очередь, другіе столь же роскошные пароходы принимаютъ уже пассажировъ съ тѣмъ, чтобы по спокойнымъ водамъ Тихаго Океана перевезти ихъ въ одну изъ гаваней Азіи.

Во время моей поѣздки въ Калифорнію по новой желѣзной дороге на самомъ дѣлѣ немало приходилось встрѣчать пассажировъ, направлявшихся изъ Европы въ Японію и Китай, и наоборотъ, также такихъ, которые, напримѣръ, изъ нашего же Амурскаго края ѣхали въ европейскую Россію. Прологая рельсы къ Тихому Океану, американцы вполне сознавали, что постройка такой дороги не есть только ихъ частное, національное предприятие, но что оно должно расшириться до мірового значенія. Действительно, въ этомъ дѣлѣ заинтересованы всѣ цивилизованныя страны, флаги которыхъ развѣваются по дальнимъ морямъ. Американскій указатель упоминаетъ также, что пассажирскіе билеты для поѣздки *вокругъ свѣта* по новому пути могутъ быть получаемы «во всѣхъ главныхъ конторахъ, Европы, Азіи и Америки». Цѣны билетамъ для поѣздки въ Китай, напр., слѣдующимъ изъ Нью-Йорка въ Шангай или Нангазаки въ первомъ классѣ 440 долларовъ, а во второмъ 180.

Новая желѣзная дорога заслуживаетъ названія *международной* и потому уже, что по ней встрѣчаются племена изъ разныхъ концовъ земного шара, не только отдѣльными личностями, но и цѣлыми группами: эмигрантскіе поѣзды изъ Нью-Йорка перевозятъ толпы европейскихъ переселенцевъ въ дѣвственные страны цвѣтущей Калифорніи; а такіе же поѣзды, направляясь въ встрѣчу къ первымъ, доставляютъ изъ Санъ-Франциско большія числа китайскихъ работниковъ на фабрики восточныхъ прибрежныхъ штатовъ. И такъ, мы видимъ здѣсь, что потокъ переселенцевъ изъ древняго материка, устремлявшійся до недавнихъ временъ неуклонно на западъ, встрѣчается нынѣ съ обратнымъ потокомъ, направленнымъ на востокъ, и благодаря рельсовому пути поперекъ американскаго материка, на нашихъ глазахъ совершается знаменательная для будущихъ развитій встрѣча древнѣйшей китайской цивилизаціи съ новой американской.

Съ другой стороны, рассматривая новый рельсовый путь въ отношеніи ко внѣшней его обстановкѣ, мы увидимъ, что никакая другая желѣзная дорога не являетъ столько въ высшей степени интересныхъ подробностей, какъ относительно желѣзно-дорожнаго дѣла вообще, такъ и относительно своеобразныхъ, могущихъ назваться, единственныхъ въ своемъ родѣ свойствъ мѣстностей, по которымъ пролегаютъ рельсы, протянутые отъ одного



океана до другого. Стоить только представить себѣ огромное протяженіе этого рельсоваго пути. И въ самомъ дѣлѣ, по прямому направленію отъ Нью-Йорка до Санъ-Франциско столько же, сколько, напримѣръ, отъ Нижняго-Новгорода всю Россію, Германію и Францію—до Бреста, лежащаго веро-западной приатлантической окраинѣ Европы. Другими словами: разстояніе, проѣзжаемое вынѣ отъ Нью-Йорка до Санъ-Франциско по желѣзной дорогѣ равно 3306 английскимъ милямъ т.е. 5019 нашимъ верстамъ, и стало бытъ оно почти длиннѣе пути отъ Петербурга до Нижняго.

Удивляясь столь огромному протяженію американской дороги и вмѣстѣ съ тѣмъ успѣхамъ технического искусства, вслѣдствіе которыхъ преодолѣны значительныя препятствія при ея постройкѣ, признавая за нею несомнѣнное вліяніе на судьбы цивилизованныхъ народовъ земнаго шара, мы должны сознаться, подобное громадное предпріятіе могъ привести въ исполненіе только народъ, въ постановленіяхъ котораго коренятся самыя твердыя основы дѣйствительнаго величія и силы страны. Тѣмъ болѣе въ настоящемъ случаѣ должна поражать насъ энергія американцевъ, что новая дорога была заложена въ одинъ изъ труднѣйшихъ моментовъ ихъ исторіи,—когда разбита была близка раздиралась ужасами междуособія,—и сооружена въ относительно-короткій срокъ самаго тягостнаго для народа времени, только-что послѣдовавшаго за окончаніемъ войны съ южной странѣ громадныхъ жертвъ и людьми и капиталами.

Правда, къ берегамъ Миссури уже за нѣсколько лѣтъ тому назадъ подходили локомотивы изъ восточныхъ приатлантическихъ штатовъ; но далѣе, къ берегамъ Тихаго Океана рельсовая дорога открыта всего года два тому назадъ. Такимъ образомъ весь путь отъ Нью-Йорка до Санъ-Франциско самъ собой разбивается на двѣ большія половины: а именно отъ Нью-Йорка до города Омаха на Миссури, слишкомъ въ 2000 верстъ, и отъ Омаха до Санъ-Франциско почти 2500 верстъ. Первая половина воря о дорогѣ Тихаго Океана (Pacific Rail-Road), разумеется собственно только вторую часть ея; но для болѣе полной ясности начнемъ на этотъ разъ наше путешествіе поперекъ американскаго материка съ самаго Нью-Йорка.

## I.

## Отъ Нью-Йорка до Омаха.

Во время путешествія по Соединеннымъ Штатамъ насъ всегда удивляло отсутствіе той лихорадочной суеты на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, какою отличаются наши, и вообще всѣ европейскія станціи съ ихъ сонмомъ смотрителей, кондукторовъ, вахтеровъ и даже жандармовъ. Вопреки недостатку такого сбора обмундированныхъ личностей, на американской желѣзной дорогѣ все совершается въ порядкѣ, просто, какъ бы само собою, и несмотря на крайнюю малочисленность прислуги, каждый поѣздъ не суетливо отправляется въ назначенное впередъ время. Такому спокойствію и порядку, здѣсь соблюдаемому, немало способствуютъ между прочимъ тѣ приемы, какіе приспособлены американцами для удобства пассажировъ. Прежде всего каждый пассажиръ, если хочетъ, можетъ избавиться отъ неприятности тѣсниться у кассы для покупки билета и хлопотать о доставкѣ и взвѣшиваніи своего багажа: для этого, какъ сейчасъ увидимъ, существуютъ другіе менѣе хлопотливыя пути.

Проходя по главной улицѣ Нью-Йорка, по широкому, но тѣмъ не менѣе тѣсному Броду, вы между множествомъ вывѣсокъ и надписей на домахъ неизменно обратите ваше вниманіе на объявленія, золотыми буквами начертанныя на стеклянныхъ дверяхъ и окнахъ и состоящія изъ названій разныхъ городовъ: это—конторы желѣзныхъ дорогъ, а также и паромовъ разныхъ компаній. И собираясь въ дальній путь, вы заранѣе заходите въ одну изъ такихъ конторъ, преспокойно покупаете тамъ билетъ до изначальнаго мѣста, хоть бы до Санъ-Франциско; при чемъ на полпути досугъ можете навести тутъ же какія вамъ нужно справки относительно предпринимаемаго путешествія. Билетъ 1-го класса отъ Нью-Йорка до Санъ-Франциско стобитъ 140 долларомъ; а билетъ 2-го класса или мѣсто на такъ-называемомъ эмигрантскомъ поѣздѣ 80 долларомъ. Если взять въ расчетъ остальные путевыя расходы,—за спальныя вагоны, за пищу и питье,—то весь переездъ отъ Нью-Йорка до Санъ-Франциско обойдется въ 1-мъ классѣ въ 180 долларомъ или около 235-ти рубл. серебромъ. Взявъ такимъ спокойнымъ порядкомъ свой билетъ или по билету американски—*тикеть*, въ конторѣ, вы затѣмъ оставляете тамъ свой адресъ съ тѣмъ, чтобы оттуда прислали телеграмму или письмо за вашимъ чемоданомъ, за доставку котораго отъ дома



до желѣзной дороги вы приплачиваете около четверти доллара. Хотя въ указателѣ и объявляется, что каждый пассажиръ имѣетъ право брать съ собой бесплатно до 100 фунтовъ багажа, если у васъ одно или даже два мѣста клади, то ее принимаютъ все не вѣшая. При сдачѣ чемодана экспрессу, присланнаго отъ конторы, или даже на самой станціи, пассажиру необходимо заботиться лишь объ одномъ, а именно, ему слѣдуетъ взять *чекъ*, т. е. мѣдный ярлыкъ. У багажнаго смотрителя ремняхъ всегда по парѣ такихъ чековъ съ однимъ и тѣмъ же номеромъ и обозначеніемъ мѣста. Выдернувъ изъ ремешка одинъ чекъ, багажный вручаетъ его вамъ, а другой прицѣпляетъ къ вашему чемодану. Прибывъ на мѣсто, вы по чеку получаете ваши вещи.

Операція, какъ оказывается, весьма простая, и не разъ удивляясь быстротѣ, съ какою одинъ человѣкъ на станціи принимаетъ здѣсь большое количество клади, — не разъ мы думаемъ, отчего бы нашимъ компаніямъ не позаимствовать этотъ экономическій способъ, сберегающій не только клейстеръ и бумагу, щедро расточаемые у насъ въ подобныхъ случаяхъ, но и значительное число прислуги. Въ весьма рѣдкихъ случаяхъ, когда багажному покажется, что у васъ уже черезъ чуръ много клади, онъ вѣшаетъ ее; и тогда за излишекъ вѣса приходится, конечно, приплатить нѣсколько долларовъ.

Отправивши съ экспрессомъ свой багажъ на станцію, вы съ тикетомъ и чекомъ въ карманѣ вольны теперь располагать днемъ отъѣзда по своему собственному желанію: билетъ выдается здѣсь не на опредѣленный какой-нибудь одинъ поѣздъ, какъ у насъ; а напротивъ, американскій тикетъ не теряетъ своей силы до тѣхъ поръ, пока пассажиръ не доѣдетъ съ нимъ до мѣста назначенія, хотя бы онъ отправился въ путь немедленно двѣ спустя послѣ покупки своего билета.

Рѣшившись наконецъ выѣхать изъ Нью-Йорка, вы, не заботясь болѣе о своемъ багажѣ, переѣзжаете на спокойномъ поѣздѣ на другую сторону Гудсона. Станція желѣзной дороги или *депотъ* (*Depot*), какъ называютъ ее американцы, находится тамъ въ нѣсколькихъ шагахъ отъ мѣста гдѣ причаливаетъ поѣздъ. На ней вы по надписямъ на вагонахъ можете отыскать свой поѣздъ и беспрепятственно занимаете свое мѣсто, какъ вамъ угодно. Васъ никто не остановитъ, еслибъ даже, — какъ это сплошь да рядомъ дѣлаютъ американцы, — вамъ вздумалось вскочить на платформу вагона въ то самое время, когда поѣздъ двинулся уже съ мѣста: здѣсь всякій самъ за себя отвѣчаетъ, самъ себя бережетъ. Правда, на двери при входѣ въ вагоны

похожіи по внутреннему расположенію на вагоны нашей Николаевской желѣзной дороги, прибита дощечка съ надписью, предостерегающею пассажировъ, чтобы они, въ то время когда движется поѣздъ, не переходили на платформу — «иначе компанія ни за что не ручается». Предупредивъ такимъ образомъ публику, компанія сбѣжала свое дѣло, и затѣмъ всякій воленъ на свой страхъ выходить на платформу и даже переходить во время ѣзды изъ одного вагона въ другой: ни кондукторъ, ни помощникъ его не мѣшаются въ это дѣло.

Вы даже долгое время совѣмъ не видите кондуктора, несмотря на то, что поѣздъ уже выѣхалъ и несется между красивыми фермами, разсыпанными по слегка всхолмленной мѣстности штата Нью-Йорка. Въ это самое время входитъ въ вагонъ прилично одѣтый джентльменъ въ поарковой шляпѣ, къ которой прикрѣплена маленькая бланка съ надписью: *Conductor*. Она только и отличаетъ послѣдняго отъ остальныхъ пассажировъ. Осмотрѣвъ билеты у пассажировъ, кондукторъ сѣднитъ уже къ другому своему дѣлу. А дѣла у него не мало: тотъ раздается — свистъ не свистъ, а какой-то зычный гулъ съ локомотива, которымъ машинистъ даетъ знать, что слѣдуетъ умѣрить быстрый ходъ поѣзда; и кондукторъ съ помощникомъ, одинъ на одной, а тотъ на другой платформѣ, принимаютъ тормозить вагоны. Поѣздъ движется медленнѣе; онъ проходитъ по мосту, а потомъ вновь пускается съ прежней быстротой... Но вотъ раздается опять зловѣщій свистъ локомотива, и громче и громче повторяется разъ за разомъ. Затормозивъ вагоны, кондукторъ старается усмотрѣть, что случилось? Оказывается, что стадо коровъ, пользуясь отсутствіемъ оградъ по сторонамъ рельсовъ, появилось на самой дорогѣ. Испуганныя гуломъ локомотива, коровы безмысленно озираются, не зная куда бѣжать отъ угрожающей имъ опасности. Наконецъ, онѣ со всѣхъ ногъ бросаются въ сторону, и перескакивая черезъ пни и кочки, скрываются въ чащѣ лѣса. Если же машинисту не удастся согнать скотину съ рельсовъ и поѣздъ наѣзжаетъ на нее, то она подхватывается извѣстнымъ кокетчеромъ и тотчасъ сбрасывается въ сторону отъ дороги. Несмотря на отсутствіе заставъ и сторожей въ мѣстахъ, гдѣ рельсы пересѣкаются проселкомъ, не слышать, чтобы вслѣдствіе этого случались особенныя несчастія.

Дѣлая такимъ образомъ большія сбереженія по части вышнестройства своихъ желѣзныхъ дорогъ, американскія компаніи тѣмъ болѣе заботятся объ удобствѣ внутренняго расположенія вагоновъ. Въ этомъ отношеніи въ особенности отли-



чаются спальные вагоны извѣстнаго предпринимателя Пельмана. Днемъ такой вагонъ представляется въ видѣ роскошно-убранной залы съ мягкими коврами на полу, съ двойными окнами, жалюзи и бархатными диванами по сторонамъ. По обоимъ концамъ залы находятся уборныя, одна для леди, другая для джентльменовъ. На ночь зала преобразуется въ спальню: диваны сдвигаются и превращаются въ широкія постели; а надъ ними стелется другой рядъ такихъ же постелей, образуемыхъ изъ откосовъ потолка, спускаемыхъ внизъ на шальнерахъ. Походя на койки на пароходахъ, эти постели однако гораздо просторнѣе и комфортабельнѣе. Благодаря этимъ удобствамъ, нынѣ даже непривычныя къ путешествіямъ леди съ маленькими дѣтьми легко совершаютъ шестидневную поѣздку отъ океана до океана.

Но американцы не довольствуются и этимъ комфортомъ: по одному разу въ недѣлю въ Санъ-Франциско отходитъ поѣздъ съ гостиницей (Hotel Express Train), устроенной въ великолѣпно отдѣланномъ вагонѣ съ кухней при немъ. Средине такого вагона занята длиннымъ столомъ, накрываемымъ по три раза въ день. Пассажиры за особую плату, конечно, завтракаютъ, обѣдаютъ и ужинаютъ въ то самое время, когда поѣздъ мчится на всѣхъ парахъ. Отлично содержимый буфетъ всегда готовъ къ услугамъ пассажировъ. Кромѣ того, при поѣздѣ всегда находится букинисть; онъ по всѣмъ вагонамъ разноситъ только что вышедшія газеты, новыя книги и журналы. Такимъ образомъ можно совершить многодневную поѣздку до Санъ-Франциско, рѣшительно не выходя изъ вагона.

Выѣхавъ изъ Нью-Йорка съ восьми-часовымъ вечернимъ поѣздомъ, мы прибудемъ около слѣдующаго затѣмъ полудня къ висящему на проволочныхъ капатахъ мосту, перекинутому черезъ рѣку Ніагару. Поѣздъ медленно подвигается по верхнему ярусу двухъэтажнаго моста; изъ оконъ вагоновъ лѣвой стороны, верстахъ въ трехъ разстояніи, видѣнъ водопадъ съ высоко поднимающимися облаками брызгъ. Перебравшись осторожно по мосту на другую, канадскую сторону, поѣздъ быстрѣе мчится по сѣверному берегу озера Ири и, проѣхавъ цѣлыя сутки отъ Нью-Йорка, вечеромъ останавливается на станціи города Детрой.

Что касается до быстроты ѣзды по американскимъ желѣзнымъ дорогамъ, то объ ней можно судить по сравненію: отъ Нью-Йорка до Детрой, 678½ англійскихъ миль, поѣздъ проходитъ въ 25 часовъ. По расчету выходитъ, что онъ дѣлаетъ въ среднемъ выводѣ около 38-ми верстъ въ часъ; тогда какъ сред-

няя скорость по нашей Николаевской желѣзной дорогѣ составляетъ почти 30 верстъ.

Проѣхавъ затѣмъ въ ночь часовъ десять отъ Детрой, поѣздъ съ наступившимъ раннимъ утромъ катитъ уже по южной окраинѣ озера Мичигена, свѣтлозеленыя воды котораго видны намъ изъ оконъ вагона съ правой стороны; тогда какъ съ лѣвой—тянется рядъ красивыхъ домовъ, служащихъ убѣжищемъ для богатыхъ семействъ шумнаго и довольно дымнаго Чикаго. Этотъ быстро развивающійся городъ составляетъ одинъ изъ главныхъ узловъ рельсовыхъ сообщений въ сѣверныхъ штатахъ; а потому Чикаго—одинъ изъ самыхъ важныхъ пунктовъ по желѣзнымъ дорогамъ, направляющимся къ Тихому океану, и на просторной станціи его стеченіе народа гораздо значительнѣе, чѣмъ въ другихъ городахъ по этому тракту. Притомъ отсюда, по пути далѣе къ западу, замѣчается рѣзкій переходъ въ характерѣ мѣстности: оставшаяся за нами холмистая и лѣсная страна замѣняется теперь ровными луговыми пространствами. Узкой полосой стелятся рельсы по однообразной степи. Мѣстами только и видно, что небо да степь. Мѣстами показываются цвѣтушія фермы и новые города, недавно возникшіе благодаря желѣзной дорогѣ, проложенной по дѣвственному краю.

Проѣхавъ по весьма длинному мосту черезъ Миссисипи, поѣздъ быстро продолжаетъ свой путь поперекъ степей къ берегамъ другой большой рѣки, Миссури. Здѣсь, у города Консильбуфа, подѣхавъ почти къ самой водѣ, локомотивъ наконецъ останавливается съ тѣмъ, чтобы сдать пассажировъ и кладь на ожидающій ихъ пароходъ. Мостъ черезъ Миссури, уже проектированный, пока еще не готовъ, а потому здѣсь прерывается рельсовое сообщеніе между восточными и западными странами материка. Перебравшись на противоположный берегъ, гдѣ расположился городокъ Омаха, мы можемъ сказать, наконецъ, что выходимся на самой дорогѣ Тихаго океана: Омаха—настоящій исходный пунктъ ея.

Совершивъ, такимъ образомъ, въ двое съ половиной сутокъ переездъ отъ Нью-Йорка до береговъ Миссури, мы переходимъ теперь на совершенно новую часть длиннаго рельсоваго пути, по которому и станемъ проникать въ пустынные, еще мало населенныя мѣста дальняго Запада.



## II.

Отъ Омаха до Огдена.

Условія, сопровождающія проложеніе желѣзной дороги въ Америкѣ, во многихъ отношеніяхъ представляютъ рѣзкую противоположность тѣмъ, какія существуютъ въ Европѣ. Въ послѣдней дорога пролагается обыкновенно по мѣстамъ болѣе или менѣе заселеннымъ, а въ Америкѣ — зачастую по пустынямъ. Тамъ стараются рельсами связать между собою торговые и промышленные центры, а здѣсь прокладываются рельсы для того, чтобы по сторонамъ ихъ возникли новые города. Притомъ, эти города въ Америкѣ рѣдко появляются даже прежде сельскохозяйственныхъ фермъ; локомотивъ предшествуетъ даже всякимъ другимъ перевозочнымъ средствамъ. Вообще, въ Европѣ рельсовый путь есть продуктъ высшаго развитія цивилизаціи; тогда какъ въ Америкѣ, напротивъ, именно этотъ путь вноситъ ее прямо въ дѣйствительныя страны.

Понятно, что всему этому должны отвѣчать также и экономическія и финансовыя условія желѣзно-дорожнаго дѣла. Въ Европѣ приобрѣтаются земли подъ желѣзную дорогу путемъ экспроприаціи, что составляетъ одну изъ самыхъ дорогихъ расходныхъ статей предпріятія. Американскія же компаніи въ пустынныхъ краяхъ не только избавлены отъ подобнаго рода значительныхъ расходовъ, но, сверхъ того, незанятая земля, принадлежащая правительству, сами еще даютъ средства для постройки желѣзной дороги: безъ нихъ американскія компаніи едва ли могли бы привести въ исполненіе свои громадныя постройки. Дѣло въ томъ, что правительство, выдавая концессию на постройку желѣзной дороги, уступаетъ значительное количество земель по обѣ стороны ея въ пользу компаніи; и такая уступка служитъ къ обоюдной выгодѣ. Привлекая поселенцевъ, доставляемыхъ туда локомотивомъ, компаніи выручаютъ значительный процентъ не только за перевозку, но также и за уступленія ей земли. Правительство съ своей стороны, продавая оставшіяся свои земли наѣзжающимъ колонистамъ по дешевой цѣнѣ, по 1 1/2 доллара за акръ, тоже получаетъ значительный доходъ, служащій главною опорой финансовъ республики.

Важныя обстоятельства политическаго свойства, въ свою очередь, ускорили возникновеніе желѣзной дороги Тихаго океана. А именно: во время войны между сѣверными и южными штатами партія плантаторовъ-сепаратистовъ старалась отторгнуть отъ

союза Калифорнію и другія прилежащія къ ней территоріи. Вашингтонское правительство по причинѣ громаднаго разстоянія и разобщенія не могло, конечно, имѣть сильнаго вліянія на эти земли, и если онѣ остались вѣрными союзу, то этимъ единственно одолжены энергическому противодействию благонамѣренныхъ жителей всѣмъ проiscaмъ южной демократической партіи. Для того, чтобы на будущее время еще тѣснѣе связать интересы оставленныхъ странъ на западѣ съ Союзомъ, Вашингтонскій конгрессъ, въ 1862-мъ г., въ самый разгаръ войны утвердилъ актъ, одобренный президентомъ Линкольномъ, имѣвшій цѣлью способствовать скорѣйшему проведенію рельсовъ и телеграфа отъ Миссури къ берегамъ Тихаго океана.

Вслѣдствіе этого акта образовались двѣ главныя компаніи: одна изъ нихъ состояла изъ капиталистовъ восточныхъ штатовъ, другая — изъ калифорнскихъ золотопромышленниковъ. Первая — называвшаяся «Компаніей союзной желѣзной дороги Тихаго океана» (Union Pacific Rail-Road, или въ сокращеніи U. P. R. R.), получила концессию на постройку отъ Омаха на западѣ до Большаго Соленого озера (Great Salt Lake). Эта, самая большая изъ всѣхъ существующихъ нынѣ желѣзно-дорожныхъ компаній на свѣтѣ, взяла на себя протяженіе дороги въ сличкомъ 1000 миль. Концессія на другую, калифорнскую часть дороги, была выдана компаніи такъ-называемой «Центральной желѣзной дороги Тихаго океана» (Central Pacific Rail-Road или въ сокращеніи C. P. R. R.). Она взялась за постройку сличкомъ 700 миль, начиная отъ города Сакраменто на востокъ, т. е. на встрѣчу къ первой союзной компаніи. Что касается до пути отъ Санъ-Франциско до Сакраменто, всего 138 англ. миль, то за эту часть взялась третья компанія, такъ-называемой «Западной желѣзной дороги Тихаго океана» (Western Pacific Rail-Road или: W. P. R. R.), образовавшаяся, впрочемъ, независимо отъ концессій, выданныхъ вашингтонскимъ правительствомъ.

Земли, дарованныя по разрѣшенію конгресса какъ союзной, такъ и центральной компаніямъ, состоятъ изъ перемежающихся площадей называемыхъ секціями, каждая въ одну кв. милю величинной и растянутыхъ вдоль по рельсовому пути на разстояніи 20-ти миль по каждую его сторону сообразно постановленію. Секціи, обозначенныя нечетными числами, поступаютъ во владѣніе компаніи, а лежащія въ промежуткахъ секціи съ четными числами правительство оставляетъ за собой. Обѣ компаніи вмѣстѣ получили такимъ порядкомъ 22.707,200 акровъ, что составляетъ пространство земель величиною сличкомъ въ 35,000 кв. миль. Если эти земли собрать въ одно мѣсто, то



совокупная ихъ поверхность будетъ даже болѣе того, какое въ Европѣ занимаетъ цѣлое королевство въ родѣ Португаліи. Сверхъ земельныхъ уступокъ обѣ компаніи выговорили себѣ отъ ваппингтонскаго правительства денежные субсидіи въ качествѣ займа и облигацій, всего на сумму до 55-ти милл. долларовъ. Съ своей стороны онѣ обязались выстроить дорогу не позже какъ къ 1-му іюлю 1876-го года.

Получивъ концессіи, та и другая компаніи принялись за дѣло въ 1863-мъ г. Постройки съ обонхъ концовъ дороги шли съ необываю до толѣ быстротою: кладка рельсовъ производилась по временамъ со скоростью, доходившею до 10-ти миль въ одинъ день. Компанія центральной дороги въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ къ ряду нанимала на работу по 10,000 китайцевъ. Почти столько же бѣлыхъ работниковъ были заняты на союзной дорогѣ. Сами американцы, привыкшіе у себя къ быстротѣ подобныхъ построекъ, считали въ свое время химерическими заявленія компаній, обѣщавшихъ открыть дорогу уже въ 1869-мъ году ко дню объявленія независимости республики, 4-го іюля, т. е. всего шесть лѣтъ спустя послѣ того какъ начались постройки. За то и велико же было народное торжество во всѣхъ городахъ Союза, когда еще въ маѣ мѣсяцѣ того же 1869-го г. первый почтовый поѣздъ, выѣхавшій изъ Нью-Йорка, повстрѣчался съ такимъ же поѣздомъ изъ Санъ-Франциско. Итакъ, дорога была готова семью годами ранѣе обязательнаго срока; и это достойно удивленія тѣмъ болѣе, что огромный рельсовый путь пролегаетъ черезъ пустыни, взбирается на горныя высоты. Притомъ весь строевой матеріалъ приходилось доставлять издалека: по мѣрѣ того какъ рельсы подвигались впередъ, по мѣрѣ того локомотивъ подвозилъ къ новымъ пустыннымъ мѣстамъ инженеровъ и работниковъ, шпалы и рельсы, всякаго рода лѣса и желѣза, съѣстные припасы, словомъ, все необходимое для людей и для работъ. Такая безпримѣрная быстрота постройки поневолѣ заставила многихъ усомниться на счетъ прочности самой дороги. И дѣйствительно, въ началѣ многія мѣста на ней внушали немалую опасенія пассажирамъ; однако вопреки всему до сихъ поръ, сколько намъ извѣстно, на дорогѣ не случилось никакихъ несчастій отъ ея непрочности или неисправности вообще.

Замѣтимъ еще, что вся дорога обѣмъ компаніямъ по приблизительному разсчету стоила слишкомъ 180,000,000 долл. Подвижной составъ ея въ 1870-мъ г. состоялъ изъ 320-ти локомотивовъ, 163-хъ пассажирскихъ вагоновъ — и 88-ми эмигрантскихъ. Этому соотвѣтствуютъ и остальные части подвижнаго состава. Съ дальнѣйшими подробностями желѣзно-дорожнаго дѣла ознакомимся во время самаго переезда.

Прибывъ на «дипо» въ Омахѣ, при видѣ небольшого одноэтажнаго деревяннаго дома и простого досчатаго дебаркадера, расположеннаго въ лоцинѣ на краю города, вы сначала никакъ не подумаете, что находитесь на станціи, служащей мѣстомъ управленія большой международной желѣзной дороги. Эта неприглядная станція, поставленная лишь на первое время, пока еще не готово строящееся большое зданіе дипо, также можетъ служить характеристической чертой американскихъ приемовъ относительно желѣзно-дорожныхъ построекъ. И въ самомъ дѣлѣ, здѣшнія компаніи не ждутъ, пока будутъ совершенно готовы всѣ принадлежности дороги: онѣ открываютъ ее для публики готчасъ же, какъ только представляется возможность ѣздить по рельсамъ, хотя бы станціонные дома или мосты, замѣняемые временно пароходами, или другія части дороги не были еще совершенно готовы. Все это достраивается во время самаго переезда пассажировъ и товаровъ.

Несмотря на тѣсноту на станціи, все скоро приходитъ въ надлежащій порядокъ, и цѣлыя горы подвезенныхъ на экспрессахъ чемодановъ ловко и быстро размѣщаются по багажнымъ вагонамъ. Около полудня поѣздъ, обогнувъ сперва холмы, окружающіе городъ, выѣзжаетъ на просторъ степей и мчится по ровному пространству между фермами, недавно лишь заложеными по обѣимъ сторонамъ дороги. Послѣдняя пролегаетъ сначала по лѣвому берегу рѣки Небраски или Платтъ-Ривера, быстрыя, но мелкія воды котораго по временамъ съвозъ рѣдкій береговой лѣсъ виднѣются изъ окна вагоновъ. Поѣздъ останавливается здѣсь и тамъ возлѣ маленькихъ городовъ лишь для того, чтобы высадить однихъ пассажировъ и принять другихъ. Лѣтъ десятокъ тому назадъ на мѣстѣ этихъ городовъ стояло лишь по нѣскольку бревенчатыхъ блокгаузовъ, а далѣе на западъ простирались однѣ безпріютныя степи. Въ то время на всемъ огромномъ протяженіи по пути черезъ Скалистыя горы до самаго Соленаго озера не было ни одного города, и только два-три форта должны были охранять смѣлыхъ странниковъ, пускавшихся въ неоглядныя пустыни, отъ нападеній враждебныхъ индѣйцевъ. По локомотивъ сталъ проникать въ степи и повлекъ за собой толпы поселенцевъ разнаго рода. Они болѣе всего стекались къ тѣмъ крайнимъ пунктамъ строящейся желѣзной дороги, до которыхъ отрывалось по ней сообщеніе. На этихъ крайнихъ пунктахъ возникали скороспѣлые города, состоявшіе частью изъ досчатыхъ барачковъ, частью изъ простыхъ палатокъ. Тутъ собирался весь людъ, участвовавшій въ постройкѣ дороги; сюда же являлись торговцы съ товарами, содержатели гостинницъ и ци-



тейныхъ домовъ пли баррумовъ; а вслѣдъ за ними и аферисты разнаго рода, открывавшіе игорные дома и другія увеселительныя заведенія, служившія притонами ночныхъ оргій. Шумная, безпорядочная жизнь кипѣла въ каждомъ изъ этихъ временныхъ городовъ до той поры, пока сообщеніе по дорогѣ не открывалось далѣе, до другого крайняго пункта. Тогда обитатели перваго мѣста зачастую цѣлымъ городомъ со всеми его бараками, палатками, товарами, игорными и питейными домами переселялись на новую станцію, и здѣсь въ свою очередь возникалъ новый городъ въ томъ же родѣ какъ и прежній. Иные города существовали такимъ образомъ лишь по нѣсколько мѣсяцевъ, а потомъ совершенно пустѣли. Другіе же напротивъ, продолжая свое существованіе, успѣли внослѣдствіи обстроиться порядочными домами, и теперь среди пустынь они служатъ главными средоточіями для края, только-что начинающаго заселяться.

Образцомъ городовъ перваго рода можетъ служить *Джюлесбургъ* (Julesburg), находящійся въ территоріи Колорадо, въ 377-ми миляхъ отъ Омаха, куда, проѣхавъ ночь по степямъ, мы прибудемъ на разсвѣтѣ слѣдующаго утра. Когда желѣзная дорога дошла до этого мѣста, то въ возникшемъ городѣ набралось до 6000 жителей. Въ это бойкое время Джюлесбургъ представлялъ одно изъ самыхъ опасныхъ мѣстъ для мирнаго честнаго обитателя. Развратъ, мошенничество и убійства открыли здѣсь свои притоны, завлекая въ свои увеселительныя и игорные дома работниковъ, прожигавшихъ въ нихъ свои тяжкимъ трудомъ добытыя деньги. Даже именемъ своимъ городъ одолженъ убійству, жертвой которой палъ нѣкто *Джюлесъ*. Однако уже къ слѣдующему 1868 г. Джюлесбургъ обезлюдѣлъ, и печальнымъ слѣдомъ его нѣкогда столь необузданнаго существованія осталось кладбище, подобное которому едва ли найдется гдѣ-нибудь въ другомъ мѣстѣ. Въ могилахъ этого страннаго кладбища, числомъ до 80-ти, покоятся лишь три-четыре человека, окончившихъ жизнь свою на смертномъ одрѣ. Все же остальные покойники погибли вслѣдствіе происходившихъ ссоръ и побоищъ, или доведенные до отчаянія лишили сами себя жизни, или же пали жертвой самоуправнаго суда, составленнаго изъ жителей озлобленныхъ, противъ нарушителей ихъ правъ и спокойствія, и извѣстнаго подъ именемъ суда личча. Эти покойники умерли, — какъ для краткости и большей выразительности говорится на дальнемъ Западѣ, — *въ собственныхъ сапогахъ*. Оставшіеся въ живыхъ большею частію разобрали свои дома, нагрузили ихъ на платформы, и гоняясь за сомнительнымъ прибыткомъ, перебирались далѣе по желѣзной дорогѣ, въ другой открывшійся

на живую руку городъ. А въ Джюлесбургѣ въ настоящее время осталось лишь пять-шесть домишковъ, одиноко стоящихъ среди опустѣлой мѣстности.

Послѣ такихъ безотрадныхъ картинъ отжившихъ короткою жизнію поселеній, тѣмъ поразительнѣе по своему контрасту обаяетъ впечатлѣніе, производимое на путника появленіемъ среди раздольныхъ степей другого рода молодыхъ городовъ, обнаруживающихъ явные задатки своего прочнаго будущаго развитія. Таковъ между прочимъ *Чайенна*, лежащій далѣе къ западу, почти въ полтораста миляхъ отъ Джюлесбурга. Выѣхавъ изъ послѣдняго мѣста, мы сперва очутимся среди обширныхъ луговыхъ пространствъ, представляющихъ богатыя пастбищныя мѣста, способныя прокормить миллионы рогатаго скота. Верстъ на 1000 къ сѣверу и югу отъ дороги тянутся эти степные луга, обильные пылательными травами, представляющіе возможность содержать круглый годъ стада на подножномъ корму: зимой, когда спѣтъ на короткое лишь время покрываетъ степи на нѣсколько дюймовъ, скотъ, разгребая его копытами, безъ труда добирается до зеленѣющей подъ снѣгомъ травы. Несмѣтныя стада буйволовъ, такъ-называемыхъ американскихъ буффало, бродили по этимъ лугамъ до появленія здѣсь локомотива. Во время постройки желѣзной дороги, когда вдоль по ней поставлены были телеграфныя столбы, восматые буффало причиняли не мало хлопотъ строителямъ. Бродя по степямъ, они воспользовались случаемъ почесать свою пыльную шкуру о телеграфныя столбы и нерѣдко опрокидывали ихъ совсѣмъ. Для того чтобы удалить животныхъ, работники придумали-было обивать столбы большими гвоздями, обращенными остриемъ къ наружи. Однако буйволы, повидимому, еще болѣе ободовались возможности хорошенько расчесаться, и валили столбы еще прежняго. Лишь тогда, когда чаще сталъ раздаваться гудящій свистъ локомотива по степямъ, избавились совершенно отъ вредливыхъ животныхъ, удалившихся навсегда въ другія болѣе обширныя мѣста. Надо полагать, что на этихъ кормовыхъ лугахъ въ недалекомъ будущемъ разовьется скотоводство въ самыхъ обширныхъ размѣрахъ. А будущимъ средоточіемъ этого скотоводства безъ всякаго сомнѣнія предназначено быть *Чайенну*, который и теперь уже носитъ названіе будущаго *Чикаго степей*. Недоѣзжая до города, мы замѣчаемъ однако, что мѣстность передъ нами мѣняетъ свой общій характеръ; правда, передъ нами еще степи, но онѣ представляются уже въ видѣ широко всхолмленной поверхности; въ пустынной дали здѣсь и тамъ выступаютъ уже отдѣльныя вершины такъ-называемыхъ пиковъ (это перекладья гряды Скалистыхъ горъ). Мы подѣзжаемъ къ ихъ подножію.



Однако, если хотимъ быть вѣрными въ изображеніяхъ своихъ очерковъ, то должны остановить здѣсь порывы фантазіи, невольнаго возбужденной названіями въ родѣ пиковъ, Скалистыхъ горъ и т. п. И въ самомъ дѣлѣ, здѣсь не видать ни скалъ нагроможденныхъ другъ на друга, ни вершинъ съ причудливыми формами, свѣченными на тѣсномъ пространствѣ какъ въ швейцарскихъ альпахъ. Напротивъ, здѣсь, въ Скалистыхъ горахъ широко распадаются нагорныя площади, и только мѣстами, въ разбросѣ торчатъ на нихъ вершины такъ-называемыхъ пиковъ съ не очень крутыми боками и незатѣйливыми очерками, такъ что здѣсь нѣтъ ничего подобнаго тому, что швейцарскіе туристы привыкли называть «горной картиной». А между тѣмъ мы, вовсе того не замѣчая, поднялись уже на довольно значительную высоту почти шести тысячъ футовъ надъ моремъ: съ такой незамѣтной для путника постепенностью подымается все выше и выше поверхность равнинъ, начиная отъ самаго города Омаха, лежащаго на высотѣ почти 1000 футовъ надъ моремъ. Далѣе—Колумбусъ выходитъ футовъ на 400 выше, а Джюлесбургъ стоитъ еще выше на цѣлыхъ 2000 футовъ. Въ той же мѣрѣ подъемъ продолжается до Чайенна, такъ что въ среднемъ выводѣ до этого мѣста, т.-е. на разстояніи слишкомъ 500 миль отъ Омаха поверхность повышалась около 10 футовъ на каждую милю. Такаа постепенность подъема степныхъ площадей, конечно, много облегчала въ этихъ мѣстахъ проложеніе рельсовъ на самую высоту Скалистыхъ горъ.

Около полудня поѣздъ подъѣзжаетъ къ станціи Чайенна, самому значительному изъ всѣхъ городовъ по дорогѣ между Омахою и Солепымъ озеромъ. Въ настоящее время въ немъ до 300 жителей. Небольшая рѣка, описывая дугу, орошаетъ съ двухъ сторонъ этотъ степной городъ, состоящій изъ восьми сотенъ деревянныхъ домовъ, между которыми съ дебаркадера виднѣется театръ, вмѣщающій въ себѣ до 300 зрителей и узнаваемый въ вывѣскѣ съ громкимъ названіемъ Орега-Ньюс. Въ этомъ городѣ, недавно возникшемъ среди пустынь, находятся школы одна общественная и двѣ частныхъ; въ немъ же издаются газеты, представляющія два органа нынѣ состязающихся между собою политическихъ партій въ штатахъ, а именно—республиканской и демократической. Городъ одолженъ своимъ развитіемъ отчасти той безопасности отъ нападений индѣйцевъ, какой онъ пользуется благодаря близости форта Росселя, расположеннаго въ трехъ миляхъ отъ него. Этотъ фортъ, точно также другіе далеко другъ отъ друга раскинутые по степямъ не представляетъ впрочемъ ничего, что напоминало бы

вѣбудь вѣрность: четырехугольная площадь съ деревянными строениями, въ которыхъ помѣщается отрядъ изъ 1000 человекъ пѣхоты и 200 кавалеристовъ, огорожена досчатымъ заборомъ—и весь фортъ, служащій для защиты города и всего окрестнаго края отъ печальныхъ набѣговъ краснокожихъ. Напомню еще, что компанія желѣзной дороги поставила въ Чайеннѣ одно изъ своихъ машинныхъ заведеній для разныхъ починковъ и также круглое зданіе изъ дикаго камня для помѣщенія 20-ти локомотивовъ.

Покидая Чайеннъ продолжаемъ нашъ путь къ западу. Тамъ, передъ нами, поперегъ дороги темнѣютъ очерки такъ-называемыхъ Черныхъ горъ (Black hills). Въ этихъ мѣстахъ горныя туманы зачастую застилаютъ окрестную мѣстность; тутъ начинаютъ появляться мрачные хвойные лѣса по ущеліямъ, черезъ которые перекинута мосты. Все тише и тише подвигаемся мы по крутому подъему. Не доѣзжая Шермана припрягается на помощь еще одинъ локомотивъ позади поѣзда, и при всемъ томъ онъ медленно взбирается на высоту, дѣлая не болѣе 10-ти миль въ часъ. Здѣсь дорога на каждую милю повышается футовъ на 30. Наконецъ-то мы достигаемъ высшей точки, на какую подымается дорога въ Скалистыхъ горахъ и до какой до сихъ поръ не доходила еще ни одна желѣзная дорога на свѣтѣ. Находящаяся здѣсь станція Шерманъ лежитъ на 8200 фут. надъ моремъ, т.-е. выше самаго высокаго обитаемаго мѣста въ Европѣ, и именно альпійскаго монастыря С-тъ Бернара (8100 фут.). Таковъ какъ бы случайное, но не разъ встрѣчающееся сопоставленіе во всякомъ случаѣ знаменательно въ отношеніи характеристики Стараго и Новаго Свѣта: тамъ высшія обитаемыя мѣста заняты монастырями, а здѣсь станціями желѣзныхъ дорогъ.

Съ дебаркадера видны 2 гостинницы, 2 пивныхъ салона и двѣ дюжины деревянными досками обшитыхъ домовъ, изъ которыхъ состоитъ Шерманъ. Лишь на три или четыре лѣтнихъ мѣсяца освобождается онъ совершенно отъ снѣгу, который выстилаетъ даже въ маѣ; а холодъ, вѣющій съ торчащихъ на югѣ Скалистыхъ вершинъ Лонгъ-пика и Сепкъ-пика, увеличиваетъ суровость нагорнаго климата тѣмъ болѣе, что Шерманъ окруженъ безлѣсною мѣстностью, и только бурныя каменные глыбы высыпаются по сторонамъ. Вдали, по отлогости Черныхъ горъ на горизонтѣ темнѣютъ хвойныя породы. Оттуда нерѣдко выходятъ какъ олени, антилопы, привлекающіе въ Шерманъ любители охоты за подобною дичью.

Съ Шермана, мы перевалимъ на другую сторону горы. Быстро спускается по западному склону поѣздъ, увлека-



емый собственною тяжестью: въ паряхъ нѣтъ уже надобности-и-дѣло раздается свистъ локомотива, дающій знать кондукторамъ, чтобы они тормозили сильнѣе, иначе насъ понесло бы внизъ съ сокрушительной быстротой. Мѣстами, тамъ, гдѣ дорога прорѣзана съвозъ скалы, по сторонамъ являются обнаженные горныя породы буро-краснаго цвѣта, съ продольными жилами блѣдно-розоваго и зеленоватаго оттѣнковъ.

Не долго, однако, приходится любоваться этими слабыми намеками на горныя картины; вскорѣ мѣстность становится опять ровнѣе, и локомотивъ, работая уже всѣми парами, несетъ насъ по возвышенному плоскогорію. Мы въѣзжаемъ въ равнину Лереми, ограниченную съ сѣвера и юга рядами горъ и простирающуюся миль на 25 въ ширину и 60 въ длину. Эта слегка наклонная возвышенная площадь лежитъ отъ 6 до 7-ми тысячъ футовъ надъ моремъ и представляетъ собою видъ довольно тонкихъ луговыхъ пространствъ, пригодныхъ развѣ только для разведенія здѣсь обширнаго овцеводства. Подобныя мѣста въ Скалистыхъ горахъ получили мало свойственное имъ прозваніе «парковъ».

На этой со всѣхъ сторонъ открытой мѣстности, находящейся большую часть года подъ снѣгомъ, чаще прежняго встрѣчаются по сторонамъ дороги особаго рода валы, грубо сложенные изъ голыхъ камней и досчатые заборы или палисады, служащія для охраненія дороги отъ снѣжныхъ наносовъ. И валы и палисады, до 7-ми футовъ вышины, бываютъ различной длины, смотря по свойству мѣстности, и тянутся не въ дальнемъ разстояніи отъ дороги то параллельно съ ея полотномъ, то изгибаясь широкими дугами. Высокіе сугробы накопившагося около нихъ снѣга, который иначе завалилъ бы собой полотно, достаточно свидѣтельствуютъ о цѣлесообразности этихъ весьма простыхъ преградъ. Въ другихъ же мѣстахъ, гдѣ они оказывались недостаточными для защиты дороги отъ снѣжныхъ заваловъ, сооружены болѣе или менѣе длинныя крытыя галереи.

Часа три спустя по отъѣздѣ изъ Чайенна поѣздъ приближается уже къ другому городу, Лереми, и громкій, раздающійся съ дебаркадера звонъ колокола возвѣщаетъ намъ, что въ станціонной гостинницѣ готовъ обѣдъ. Пассажиры гурьбой высынаютъ изъ вагоновъ и направляются въ обширный обѣденный залъ, уставленный столами, изобилующими разнообразными отборными блюдами. Компания желѣзной дороги позаботилась о доставленіи всякихъ удобствъ пассажирамъ, пускающимся въ дальній пустынный путь. Съ этою цѣлью какъ въ Чайеннѣ, такъ и здѣсь на станціи Лереми ею воздвигнуты даже особыя просторныя гостинницы съ нумерами, снабженными всѣми принадлежностями

ми утонченнаго комфорта, для желающихъ прожить на мѣстѣ нѣсколько дней. Эта покойная, даже роскошная мебель, эти ковры, зеркала и бронза въ комнатахъ поражаютъ насъ здѣсь тѣмъ пріятнѣе, что, отправляясь въ необитаемые края дальняго Запада, мы никакъ не ожидаемъ такого комфорта и, напротивъ, приготавливаемся къ разнаго рода лишениямъ суровой страннической жизни.

По въѣздѣ изъ долины Лереми, мы слишкомъ на сутки ѣзды оставляемъ за собою всѣ признаки цивилизованнаго быта. Куда ни помотришь, вездѣ одна и таже безводная степь, скудно покрытая пучками шалфея зеленовато-пепельнаго цвѣта, голая почва посыпана мѣстами мелкимъ камнемъ, а мѣстами на большихъ пространствахъ какъ снѣгъ бѣлѣютъ солонцы. Безпріютный, тоску наводящій видъ представляютъ эти равнины, такъ удачно прозванныя переселенцами *великой американской пустыней* (Great American Desert). Въ кое-какихъ рѣчкахъ, лѣниво пробирающихся по степямъ, вода насыщена горькими солями и вовсе негодна для питья. Малыя, неприглядныя станціи, къ которымъ изрѣдка пристаеъ поѣздъ, увеличиваютъ лишь общее впечатлѣніе безпріютной пустынности: вокругъ нихъ валяются остатки въ родѣ развалившихся кирпичныхъ трубъ, разбросанныхъ досокъ, ящиковъ, бутылокъ и мусора, свидѣтельствующіе о бывшихъ здѣсь нѣкогда зачаткахъ нынѣ покинутаго города. Хорошо еще, что большую часть безжизненнаго пути приходится быстро проѣзжать въ теченіи ночи, пользуясь притомъ удобными спальными вагонами Пельмана.

Съ наступившимъ затѣмъ утромъ мы въѣзжаемъ въ территорию Юта, занятую мормонами. Кое-гдѣ по сторонамъ дороги начинаютъ выступать чудные, фантастическіе облики горъ; на строенному пустыннымъ однообразіемъ воображенію чудятся въ нихъ то развалины громаднаго храма, то неприступныя замки, то столбы и пирамиды, что далѣе, то разнообразнѣе становится мѣстность. Поднявшись около полудня, — т.-е. какъ разъ по истеченіи двухъ сутокъ, считая отъ Омаха, — на вторую, высшую точку этого плоскогорія, слишкомъ на 7500 футовъ надъ моремъ, поѣздъ быстрѣй и быстрѣй спускается внизъ и мчится по ущельямъ, называемымъ по-американски каніонъ (cañon). Пара рельсовъ вьется, изгибаясь, по самому краю такъ, что съ одной стороны отъ вагоновъ висятъ отвѣсныя красно-бурыя скалы, а съ другой — зияетъ пропасть, на днѣ которой по камнямъ плещетъ горный потокъ. По мосту на высокихъ сваяхъ поѣздъ переносится на другой берегъ русла. Скалы мѣстами сходятся такъ близко, что удивляешься смѣлости инженеровъ, незадумавшихся



прорѣзать рельсами это ущеліе. Въ одномъ изъ такихъ мѣсть возлѣ самой дороги стоитъ одинокая сосна; къ сучьямъ ея привѣшена доска съ надписью «1000 Mile Tree», т.-е. дерево 1000 миль. Инженеры воспользовались сосной для обозначенія разстоянія, совершеннаго локомотивомъ отъ города Омаха.

Вслѣдъ затѣмъ поѣздъ вѣзжаетъ въ тѣснины, прозванныя *чертовыми вратами* (Devils gate). Проѣхавъ сквозь два недлинныхъ туннеля поѣздъ выбирается на просторъ; горы раздвигаются по обѣ стороны дороги, и передъ нами, среди весело зеленѣющихъ пажитей являются первыя поселенія мормоновъ съ ихъ домиками изъ высушенныхъ на солнцѣ кирпичей, съ ихъ фруктовыми садами и полями, искусственно орошенными стараніемъ этихъ земледѣльцевъ, не знающихъ ни цѣны, ни мѣры своему труду. Подъ вечеръ поѣздъ подкатываетъ къ Огдену, небольшому мѣстечку, откуда проведена побочная вѣтвь желѣзной дороги на югъ, прямо къ ихъ главному городу Соленого озера (Salt Lake City).

Употребивъ на проѣздъ отъ Омаха до Огдена, т.-е. 1032 миль разстоянія, двое съ четвертью сутокъ, мы въ этомъ мѣстѣ мѣняемъ вагоны, переходя съ *Союзной* на *Центральную* желѣзную дорогу Тихаго океана, до котораго намъ осталось еще 882 мили. вмѣстѣ съ тѣмъ мѣняется также отчасти и характеръ мѣстностей, по которымъ пролегаютъ рельсы: отсюда мы вѣзжаемъ въ новый край, на встрѣчу къ новымъ для насъ предметамъ и впечатлѣніямъ.

### III.

Отъ Огдена до Санъ-Франциско.

Вскорѣ по выѣздѣ изъ мормонскаго города Огдена, поѣздъ начинаетъ приближаться къ сѣвернымъ берегамъ обширнаго Соленого озера, держась при этомъ на высотѣ отъ 4000 до 5000 фут. надъ моремъ. Изъ оконъ вагона по временамъ виднѣется неоглядная поверхность сухихъ водъ, изъ лона которыхъ выступаютъ мѣстами горныя вершины высокихъ острововъ. Но тутъ обратимъ наше вниманіе на станцію, нынѣ почти забытую, но игравшую важную роль при открытіи новой желѣзной дороги. *Промонтори-пойнтъ* (Promontory Point), — имя опустѣвшей теперь станціи, — служилъ съ самаго начала тѣмъ соединительнымъ пунктомъ для обѣихъ желѣзныхъ дорогъ къ Тихому океану, т.-е. для союзной и центральной, каковымъ въ настоящее время слу-

жить городъ Огденъ. Здѣсь, въ Промонтори-пойнтѣ, въ 1869-мъ г. мая 10-го, происходило великое празднество по случаю соединенія рельсовъ той и другой компаніи, въ которомъ принимали участіе всѣ главные города молодой республики. Телеграфное сообщеніе было устроено — съ одной стороны съ Сакраменто, Санъ-Франциско, а съ другой съ Нью-Йоркомъ, Бостономъ, Чикаго и др. Поѣзды съ прибывшими на нихъ участниками торжества подѣхали сюда — одинъ съ востока, другой съ запада — и остановились на оконечностяхъ еще не вполне связанныхъ между собою рельсовъ. Посѣтители вышли изъ вагоновъ и послѣдній, вылагаемый серебромъ, соединительный рельсъ былъ положенъ на свое мѣсто. Президентъ центральной желѣзной дороги серебрянымъ молоткомъ, рукоятъ котораго состояла въ связи съ телеграфной проволокой, вбилъ золотой гвоздь, служащій окончательной скрѣпкою, — и вѣсть о совершившемся такимъ порядкомъ соединеніи востока и запада съ быстротой электричества разнеслась по всѣмъ концамъ Соединенныхъ Штатовъ. А локомотивы между тѣмъ по ново-наложеннымъ рельсамъ съ обѣихъ сторонъ осторожно подкатили другъ къ другу, и инженеры, стоявшіе на нихъ, подали другъ другу руки при восторженныхъ кликахъ собравшихся гостей. Подобныя событія — истинное торжество для американскаго народа, готоваго па всякія жертвы и подвиги, если дѣло касается по истинѣ производительнаго, благотворнаго предпріятія....

Миновавъ Промонтори, мы замѣчаемъ, что мѣстность, которая было-оживилась сначала вблизи Соленого озера, опять становится пустынною: опять на цѣлыя сутки по обѣ стороны дороги потянулись безжизненные степныя пространства, то поросшія все тѣмъ же пучкообразнымъ шалфеемъ, то покрытыя солонцами. На другой день мы проѣзжаемъ по долинѣ рѣки Гумбольдта, и слѣдуя береговымъ изгибамъ, рельсы извиваются змѣей. По долинѣ встрѣчаются луговыя мѣста, годныя для земледѣлія. Кое-гдѣ по нагорной стени показываются крытыя бѣлою шарусиной длинныя телѣги муверовъ, этихъ передовыхъ переселенцевъ, направляющихся далѣе на западъ съ тѣмъ, чтобы отыскать тамъ па привольѣ удобный, еще никѣмъ незанятый участокъ для заведенія фермы. Городокъ Илько, въ территоріи Невада, къ которому поѣздъ подходитъ еще утромъ, есть мало замѣчательная станція въ долинѣ Гумбольдта. Находясь близко къ мѣстамъ, изобилующимъ серебряною рудою, Илько служитъ сборнымъ мѣстомъ для рудокоповъ и для всѣхъ заинтересованныхъ въ серебряномъ промыслѣ, которымъ территорія Невада прославилась въ послѣднее время также, какъ Калифорнія своимъ золотомъ.



Въ этихъ мѣстахъ мы встрѣчаемся также съ новыми національностями: на станціяхъ появляются индѣйцы изъ мирнаго племени Шашоновъ, одѣтые въ какія-то старыя платья и лохмотья, добытыя, какъ видно, отъ переселенцевъ. Они по старой привычкѣ вымазываютъ свои лица красно-бурою краскою; жены съ корзинами на плечахъ, изъ которыхъ выглядываютъ головы напусовъ, т.-е. дѣтей ихъ, расхаживаютъ по дебаркадеру, выжидая какой-нибудь подачки отъ пассажировъ. Своею наружностью и своими приемами эти дикіе напоминаютъ собою отчасти нашихъ цыганъ.

Впечатлѣніе совершенно противоположнаго свойства производятъ на насъ китайцы, попадающіеся теперь въ значительномъ числѣ, частью въ качествѣ работниковъ, занятыхъ починкою полотна, частью въ качествѣ прислуги на обѣденныхъ станціяхъ. Обвивъ вокругъ головы длинныя поддѣльныя косы свои, въ широкихъ бѣлыхъ рубахахъ, эти сыны Небесной имперіи стараются по возможности удовлетворить всякимъ требованіямъ наѣзжающихъ гостей. Большая часть работниковъ по центральной желѣзной дорогѣ состояла и состоитъ до сихъ поръ изъ китайцевъ. Пользуясь крайне дешевою заработной платою, которою они довольствуются, компанія только и могла съ выгодой производить свои громадныя постройки; такъ что еслибъ не явились китайцы съ ихъ дешевымъ трудомъ, то центральная дорога едва ли была бы готова къ настоящему времени.

Въ теченіи цѣлаго дня поѣздъ несется то по одному, то по другому берегу мало оживляющей окрестныя мѣста рѣки Гумбольдта, которая наконецъ пропадаетъ въ лежащемъ близъ дороги степномъ озерѣ того же имени. По такимъ же мѣстамъ и по долинѣ подобной же степной рѣчки поѣздъ катитъ въ теченіе цѣлой ночи, приближаясь къ подножію гористаго хребта Сьерра-Невады.

Послѣ томительнаго однообразія мѣстностей, по которымъ приходилось проѣзжать въ послѣднія сутки, передъ нами открывается теперь цѣлый рядъ быстро смѣняющихся горныхъ видовъ. Въ Европѣ подобные виды можно встрѣтить развѣ только когда проникнешь въ самыя дикіе, мало-доступныя притоки швейцарскихъ Альповъ, гдѣ люди и не помышляли еще о проложеніи желѣзной дороги, куда лишь на собственной подошвѣ забіраются самыя отъявленныя туристы, и то не иначе какъ подъ руководствомъ хорошо-знакомыхъ съ горами альпійскихъ охотниковъ. Круглыя скаты и глубокія ущелья Сьерра-Невады, видныя изъ окна вагона, покрыты мрачными, сосновыми лѣсами. Нерѣдко отвѣсныя скалы обнаруживаютъ каменные породы красно-

цвѣта. Тамъ виднѣются бѣлоснѣжныя вершины; здѣсь, на днѣ ущелья, по краямъ котораго лѣнятся рельсы, хлещетъ валунамъ бурный потокъ, образуя шумныя каскады. Впереди все круче вздымаются скалы, преграждая узкій горный проходъ, и уже не видать никакой возможности пробраться далѣе поѣзду. Но онъ осторожно вѣзжаетъ на высокій деревянный мостъ. Выстроенный на нагроможденныхъ другъ на друга сваяхъ и лѣнцахъ, надъ самыми быстринами горнаго потока, онъ описываетъ надъ нимъ широкую дугу; и только по этой дугѣ поѣзду открылась возможность перебраться съ одной стороны потока на другую и продолжать свой путь по краю ущелья. Потомъ то-и-дѣло приходится проѣзжать подъ тоннелями, изъ которыхъ самый большой тянется на полверсты въ длину. На постройку этихъ тоннелей одного пороку пошло на 1 мил. долларовъ.

Проѣхавъ то мѣсто, гдѣ въ лощинѣ, окруженной горами, сплѣтеть поверхность небольшого озера Донпера, поѣздъ при помощи двухъ локомотивовъ начинаетъ взбираться по весьма крутому подъему, — доходящему до 115 футовъ на каждую милю, — на вершины, покрытыя большую часть года снѣгами, сходящими отсюда лишь на короткое время самыхъ жаркихъ лѣтнихъ дней.

Въ этихъ-то мѣстахъ чаще всего появляются тѣ длинныя деревянныя галереи или навѣсы, которые здѣсь впервые были прилѣплены въ дѣло съ цѣлію предохранять полотно дороги отъ снѣжныхъ наносовъ и обваловъ. На постройку этихъ снѣжныхъ навѣсовъ (snow-sheds) воспользовались тѣми могучими соснами и пихтами, которыми изобилуютъ горы Невады. Бревна, укрѣпленные въ почву на значительную глубину, связаны на верху талыми же толстыми бревнами, образующими собою крутыя крыши навѣсовъ. Кромѣ того, все сверху до низу обшито здоровыми досками, такъ что по галереѣ ѣдешь словно въ тоннелѣ, и только благодаря щелямъ между досками проникаетъ во внутрь скудный дневной свѣтъ.

Мѣстами среди дикой горной природы въ самыхъ галлерейхъ находятся обѣденныя станціи. Всѣ снѣжныя навѣсы въ горахъ Невады въ совокупности составляютъ протяженіе, равное почти пятидесяти верстамъ. Постройка всѣхъ мѣстѣ стоила компаніи 731,000 долларовъ. Такъ какъ самая большая часть ихъ расположена на короткомъ разстояніи семидесяти верстъ дороги, то они и слѣдуютъ быстро другъ за другомъ, а нѣкоторые изъ навѣсовъ тянутся непрерывно на протяженіи десяти и болѣе верстъ; такъ что, проѣзжая подъ ними, изъ окна вагона только щелями открываются виды на мелькающія кругомъ снѣжныя вершины и на покрытыя хвойнымъ лѣсомъ ущелья.



При такой-то своеобразной, чудной обстановкѣ поѣздъ взбирается на высшую точку, до которой доходятъ рельсы въ горахъ Невады, тамъ, гдѣ на высотѣ слишкомъ 7,000 фут. надъ моремъ, подъ снѣжными навѣсами стоитъ станція *Соммитъ* (Summit), или въ переводѣ — *Вершина*. Отсюда поѣздъ уезжаетъ самъ собой, безъ помощи локомотива, спускается по крутому западному склону Сьерры. Свѣжій горный воздухъ крѣпитъ мышцы; краснобурные отвѣсные сваты, уходящія въ высь свѣзныя вершины, покрытыя дѣвственнымъ лѣсомъ склоны, пропадающіе въ пропасти, въ которую такъ и кажется стремглавъ несется поѣздъ,—все настраиваетъ насъ къ чему-то сверхъестественному. Дивишься только тому, какъ отважился человѣкъ взобраться въ каменные нѣдра горъ страшный желѣзный путь—въ эти мѣста, куда до сихъ поръ проникали только звѣрь да птица! Какими путями могъ забраться инженеръ въ эти полныя опасности ущелья? какъ устанавливалъ онъ здѣсь свой теодолитъ для того, чтобы проектировать дорогу? И теперь даже, когда проѣзжаешь по проложеннымъ уже подъ отвѣсными скалами рельсамъ, невольно спирается дыханіе. Всѣ фибры нашего организма напряжены въ ожиданіи чего-то необычайнаго впереди и что бы тамъ ни встрѣтилось еще, но тутъ уже нѣтъ болѣе мѣста страху. Вотъ, обогнувъ за уголь выдавшейся скалы, локомотивъ издаетъ сигнальный свистъ; вотъ — поѣздъ подкатываетъ къ станціи Кольфаксъ; мы выходимъ на платформу и—невольный радостный восторгъ охватываетъ насъ при видѣ чудно-зеленой долины, разостланной между широко-раздвинувшимися горами. И опомнитесь некогда: какъ бы волшебствомъ перенесены мы изъ холодной снѣжной среды грозно нагроможденныхъ мертвыхъ скалъ на вершинѣ въ этотъ живительно-чистый воздухъ, въ этотъ ласкающій взоры ярко-зеленый лугъ, осыпанный множествомъ блестящихъ золотистыхъ и разноцвѣтныхъ вѣнчиковъ.

— «Вотъ она, наша Калифорнія!» — восклицаютъ увлеченныя такимъ рѣзкимъ переходомъ, пассажиры-американцы.

Спустившись съ высоты 7,000 фут. на 3,000, поѣздъ продолжаетъ отсюда быстро скатываться по наклоннымъ площадкамъ цвѣтущихъ пажитей и луговъ, съ раскинутыми по нимъ широко-вѣтвистыми дубами, не образующими здѣсь группъ и рощей, а стоящими въ разбросъ, поодиночкѣ. Весело смотрятъ быстро слѣдующія другъ за другомъ фермы съ ихъ густо-росшими фруктовыми садами и нивами.

Поѣздъ нѣсколько разъ останавливается въ городкахъ, въ давно лишь заложенныхъ, но заручившихся уже тѣмъ широкимъ размахомъ цивилизаціи, къ какому способны одни лишь молодые города Калифорніи.

Спустившись вскорѣ послѣ полудня до какихъ-нибудь 50-ти футовъ надъ моремъ, локомотивъ сдерживаетъ свою скорость и поѣздъ медленно переѣзжаетъ по длинному мосту, перекинутому надъ красноватыми водами Америкенъ-ривера. Выѣхавъ на другой берегъ, локомотивъ вскорѣ затѣмъ подкатываетъ къ станціи столичнаго города Калифорніи, *Сакраменто*, лежащаго при впаденіи рѣки того же имени съ Америкенъ-риверомъ. При видѣ бокавшихъ складочныхъ магазиновъ по лѣвую нашу сторону, и выходящихъ торговою дѣятельностью верфей по правую руку, при видѣ правильныхъ прямыхъ улицъ, обстроенныхъ многоэтажными домами, и освѣщеннаго куполомъ высокаго капитолия, и прекрасныхъ садовъ съ ихъ густою зеленью,—при видѣ всѣхъ этихъ принадлежностей хорошо обстроенаго города, трудно вѣрить, какъ-то, чтобы Сакраменто основанъ лишь двадцать лѣтъ тому назадъ. Подобно другимъ городамъ молодой Калифорніи, и эта столица ея, какъ видно, не знала переходнаго состоянія, не переживала того юношескаго возраста, какой необходимо переживаютъ всѣ, даже быстро развивающіеся города Америки на востокѣ отъ Скалистыхъ горъ. Сакраменто, напротивъ того, какъ будто вышело изъ роскошной калифорнской почвы во всеоружіи новейшей цивилизаціи, подобно мифологической Минервѣ, вышедшей изъ головы Юпитера.

Послѣ четырехъ-суточного переѣзда отъ города Омаха мы прибыли здѣсь къ концу той части желѣзной дороги Тихаго океана, которая носитъ названіе *Центральной*. Для отъѣзда изъ Калифорніи въ восточные штаты, Сакраменто служитъ такимъ же исходнымъ пунктомъ международнаго пути, какъ Омаха для мѣстъ на востокъ отъ Миссури. До береговъ Тихаго океана намъ остается еще совершить короткій переѣздъ въ 138 миль по такъ-называемой *Западной желѣзной дорогѣ*.

Но и этой короткой поѣздки достаточно для того, чтобы членился ясною прелестью благодатной калифорнской природы. Какой теплый и вѣстгъ съ тѣмъ освѣжающій воздухъ! Какая густая и въ то же время яркая зелень луговъ, усыпанныхъ цвѣтами, словно блестящими! При ясныхъ, но не знойныхъ лучахъ солнца даже простыя, незатѣйливыя фермы или ранчи, называютъ ихъ калифорнцы, съ окружающими ихъ садами, виноградниками и пшеничными полями кажутся роскошными дачами. Особенной типичной чертой всякаго калифорнскаго пейзажа служатъ непремѣнно многокрылыя мельницы, въ большомъ числѣ окружающія фермы, а также и города. Этими мельницами очень большими, безпрестанно вертящимися мельницами пользуются для накачиванія воды изъ колодцевъ. Даже на



станціяхъ вода для паровика накачивается обыкновенно такою же мельницей. А городъ *Стоктонъ*, къ которому подъѣзжаемъ мы часа два спустя послѣ Сакраменто, прозванъ даже «городомъ мельницъ» именно вслѣдствіе обилія ихъ въ окрестностяхъ.

До Стоктона, такого же молодого, но также уже вполне развитаго города какъ и Сакраменто, наша дорога шла прямо на югъ. Отсюда же она вновь погибаетъ къ западу, подымаясь вмѣстѣ съ тѣмъ футовъ на 500 надъ моремъ, на холмы, составляющіе такъ-называемую *береговую цѣпь* (*Coast range*). Перевалившись черезъ нее въ Ливерморскомъ проходѣ, поѣздъ, постепенно спускаясь, въѣзжаетъ между садами въ прибрежный Окландъ, служащій для Санъ-Франциско чѣмъ-то въ родѣ премѣстья; и тутъ уже, по рельсамъ, насланнымъ по мостовникамъ надъ мелкою заводью, локомотивъ врѣзывается въ самую бухту. Трехъ-этажный пароходъ поджидаетъ уже пассажировъ у высокихъ подмостковъ и немедля несетъ ихъ по обширному заливу въ Санъ-Франциско, къ конечной дѣли нашего шестисуточного переѣзда по желѣзной дорогѣ. Тамъ, впереди, за Золотыми воротами, какъ называется узкій проливъ, солнце погружается уже въ воды Тихаго океана. Сквозь золотистую дымку пара, какимъ обыкновенно бываетъ пропитанъ воздухъ надъ далеко раскинувшимся заливомъ, видѣнь уже самый городъ, причудливо расположенный по высокимъ песчанымъ холмамъ.

Такимъ образомъ, начавъ свою поѣздку съ поверхности Атлантическаго океана въ Нью-Йоркѣ, взобравшись па высоту горъ, Скалистыхъ и Невады, до 8,000 фут. надъ моремъ, мы вновь спустились къ поверхности океана, переѣхавъ поперегъ материкъ въ шесть съ половиной сутокъ. А изъ Санъ-Франциско пароходныя сообщенія открыты къ Амуру, въ Японію и Китай, къ Сандвичевымъ островамъ и въ Австралію. Не даромъ же городъ и прозванъ американцами «Царицей Тихаго Оксана».

Эд. Циммерманъ.