

Сибирская железная дорога: замыслы, проекты, воплощения

Игорь Владимирович Лукоянов,

доктор исторических наук, заместитель директора по научной работе Санкт-Петербургского института истории РАН, профессор НИУ «Высшая школа экономики» (СПб.), Санкт-Петербург.

E-mail: lukoianov@yandex.ru

Статья посвящена истории замысла и строительства Сибирской железной дороги — грандиознейшему предприятию Российской империи за всё время её существования. Строительство на протяжении более 10 лет требовало колоссальных затрат труда и финансов и стоило державе примерно её годового бюджета. Актуальность исследования обусловлена фактом, что за более чем 100 лет с момента постройки о Транссибе написано немало, однако комплексной, полноценной истории этого проекта до сих пор нет. Отмечается, что большинство авторов уделяло основное внимание техническим сторонам строительства и его размаху, тяготая при этом скорее к описанию, чем к анализу. Слабая сторона данного подхода заключается в том, что нельзя рассматривать предприятие такого масштаба лишь как техническую задачу, отодвигая в тень многочисленные политические, экономические и социальные проблемы, с ней связанные. Автор делает акцент на ключевом моменте в изучении истории Сибирской железной дороги — вариативности планов её сооружения. И на стадии поиска идей, и на стадии планирования, и даже на стадии строительства представления о том, как должна выглядеть длиннейшая железная дорога России и мира и каким целям служить, неоднократно менялись, причём радикально, по причинам самого разного характера.

Ключевые слова: Сибирская железная дорога, Российская империя, С.Ю. Витте, Дальний Восток.

The Trans-Siberian Railway: Ideas, Plans, Realisation.

Igor Lukoyanov, Saint Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences, HSE University (St. Petersburg), Saint Petersburg, Russia.

E-mail: lukoianov@yandex.ru.

The paper is devoted to the history of the concept and construction of the Trans-Siberian Railway — the greatest achievement of the Russian Empire. The construction required tremendous labour and finance expenditures for over ten years and was worth the country's annual budget. This research is important because a lot has been written about the Trans-Siberian Railway since its

construction more than 100 years ago, but a complex full-fledged history of this project has not been provided yet. It is pointed out that the majority of authors paid attention to the technical aspects and the scope of the construction but preferred to describe than to analyze. The disadvantage of such approach is that it is impossible to study such impressive undertaking only as an engineering problem putting aside numerous political, economic and social issues. The bottom line of the history of the Trans-Siberian Railway is the variations of its structure plans. During the phase of searching for ideas as well as the planning and construction phases, the image and the goals of the longest railway in Russia and in the world changed repeatedly and radically due to various reasons.

Keywords: Trans-Siberian Railway, Russian Empire, S.Yu. Witte, Far East.

Самые ранние планы железной дороги в Сибирь, появившиеся почти одновременно с началом железнодорожного строительства в Европе, в первой половине XIX в., были связаны с интересами торговли с соседней Цинской империей (прежде всего, чай и шёлк). Не случайно, что эти планы возникали и циркулировали в торгово-купеческой среде. Один из них в 1860-е гг. представил Е.В. Богданович, в будущем известный «салонный» генерал, а тогда — чиновник Министерства внутренних дел: магистраль должна была пройти из европейской части России до Тюмени и далее — по Восточной Сибири до границы с Китаем, соединяя отдельными ветками водоразделы крупных сибирских рек [5]. Заботясь прежде всего об окупаемости и экономической востребованности новой железной дороги, Е.В. Богданович надеялся, что она даст импульс экономическому развитию Урала, а также русско-китайской торговле [4]. Автор идеи при этом заручился поддержкой местного купечества, выступая организатором заказных публикаций о необходимости проложить железную дорогу в Сибирь [7, с. 102]. Тема Сибирской железной дороги также неоднократно затрагивалась в письмах Е.В. Богдановича А.С. Суворину, в них автор приписывал себе идею её строительства [РГАЛИ. Ф. 459. Оп. 1. Д. 414]. Тогда же заговорили о возможной транзитной торговле китайскими товарами с Европой.

Чуть позже, в 1870-е гг., проявился интерес к развитию русской торговли в Маньчжурии. Вопрос сразу ставился не просто о развитии торговых операций, а о русском влиянии в Северном Китае: «Имея возможность снабжать Маньчжурию всеми товарами, в которых она нуждается, мы, при свободной торговле, можем поставить её в экономическую зависимость от себя, пользуясь всеми выгодами, отсюда проистекающими, начиная с политического влияния» [14, с. 132]. Появление политического аспекта, вероятно, было вызвано опиумными войнами, грозившими обернуться разделом Поднебесной империи: важно было не опоздать. Присоединение к России Приморья в 1860 г. заставило многих задуматься: как использовать полученное и переосмыслить роль империи на Крайнем Востоке. По мнению современников, «присоединение Амура изворачивает

наше понятие о Восточной Сибири; она становится, или, по крайней мере, обещает быть посредницей, а Амур — проводником нашей торговой самостоятельности и политического влияния в международных сношениях на крайнем Востоке» [2, с. 8].

Возникнув рано, по-настоящему политический аспект проявился позднее. В 1870—1880-е гг. доминировали общие соображения экономико-стратегического характера, нацеленные на внутреннее развитие России.

В 1870-е гг. обрисовались уже ясные контуры будущей магистрали. Дискуссия о направлении трассы в европейской части России завершилась тем, что 19 декабря 1875 г. Александр II утвердил её прохождение через два крупных торговых центра империи — Казань и Нижний Новгород [13, с. 33]. Это недвусмысленно свидетельствовало о придании будущей железной дороге экономического значения. В ответ тут же активизировались потенциальные инвесторы: в конце 1870-х гг. проекты строительства Сибирской железной дороги вновь вызвали интерес у иностранного капитала. В 1877—1878 гг. немецкие банки минимум дважды предлагали выделить 100 млн золотых марок (примерно 31 млн руб. золотом) для сооружения магистрали [Всеподданнейший доклад генерал-адъютанта Н.И. Казнакова. 16 мая 1878 г. // РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1386. Л. 3—4]. В 1879 г. к Е.В. Богдановичу обратились англичане, занимавшиеся строительством Канадской железной дороги, намереваясь вложить 12—14 млн фунтов стерлингов (50—58 млн тогдашних рублей) в Сибирскую магистраль [Е.В. Богданович — С.А. Грейгу. 27 ноября 1879 г. // РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1387. Л. 192—195]. Возможность привлечения внешних инвесторов была тогда актуальной для России: российская казна опустела после разорительной, хотя и победоносной Русско-турецкой войны 1877—1878 гг.

Однако привлечения иностранного капитала не состоялось. Это свидетельствует о том, что на данном этапе чисто экономические соображения не доминировали, коммерческая составляющая проекта не была главной. Ведь в случае с бизнес-проектом наличие европейского капитала не только не являлось бы нежелательным, но и приветствовалось бы. Поэтому очевидно, что доминирующее значение приобрели стратегические соображения.

Последние привели к серьёзному изменению планов строительства магистрали. В царствование Александра III, в 1884 г., появился проект сплошного железнодорожного пути от Самары до Владивостока, составленный К.Н. Посьетом: длина маршрута увеличивалась в три раза по сравнению с предложением Е.В. Богдановича, что требовало роста финансирования примерно в семь раз. Сибирская магистраль уже виделась как непрерывная трасса из европейской части Российской империи до Владивостока, как способ соединения регионов, находящихся за Уралом, с центром страны. Кроме местнических интересов и развития Сибири в целом тут добавились и соображения обороны рубежей государства. Для середины 1880-х гг. было свойственно видеть угрозы российским владениям на Крайнем Востоке буквально отовсюду, даже со стороны ослабевшего

Китая (Н.М. Пржевальский) [11, с. 293—306]. Впрочем, в концепции дороги переплетались многие мотивы. В этом смысле очень характерна брошюра М.Н. Анненкова, увидевшая свет в 1890 г., где объединились стратегические и экономические интересы, подкреплённые даже некоторыми расчётами [1, с. 9, 13].

Несмотря на то, что к 1890-м гг. уже был поставлен вопрос о возможной роли Сибирской железной дороги как торговой артерии между Европой и Дальним Востоком, главным побудительным мотивом строительства магистрали оказались всё-таки интересы защиты русского Дальнего Востока. Именно к такому выводу пришёл Комитет министров в 1888 г. Но к сооружению железной дороги сразу не приступили: по заявлению министра финансов И.А. Вышнеградского, проект стоимостью примерно в 350 млн руб. был не под силу бюджету.

Что делать? Для стратегической магистрали важна была скорость сооружения, отсюда стремление удешевить строительство за счёт занижения технических характеристик (что не применялось в европейской части России). Экономическая же эффективность дороги требовала максимальной пропускной способности и наличия инфраструктуры (станций, подъездных путей, даже добавочных веток от основной трассы для обеспечения грузопотока), что сильно увеличивало стоимость. Начались поиски способов сбалансирования цены и функций. Уже в 1885 г. появился проект контр-адмирала Н.В. Копытова. По его расчётам, сплошная магистраль, состоящая из трёх участков (Томск — Иркутск, Иркутск — Усть-Стрелка, Хабаровск — Владивосток), протяжённостью в 4,5 тыс. вёрст, рассчитанная на пропуск 6 пар поездов в сутки (что недостаточно для претензий на экономическую роль), должна была обойтись в 185 млн руб. (41 тыс. руб. за версту). Н.В. Копытов надеялся, что новая железная дорога даст толчок развитию экономики Сибири и Дальнего Востока и в результате затраты на магистраль окупятся за пять лет её эксплуатации [Черновик записки Н.В. Копытова о Транссибирской железной дороге. Сентябрь 1885 г. // РГА ВМФ. Ф. 12. Оп. 1. Д. 32. Л. 55—56]¹. Для сбора необходимой суммы на сооружение дороги, определённой Н.В. Копытовым в последних вариантах в 180 млн руб.², он предложил выпустить 5%-ные ценные бумаги, исходя из годовой потребности в 36 млн руб. Другим вариантом было использование свободной наличности Государственного банка и казначейства, которую контр-адмирал исчислял в 218 млн руб.

Однако достижение экономической эффективности новой железной дороги требовало иных подходов и решений. Её адептами стали крупные русские предприниматели на Дальнем Востоке, среди которых выделяется фигура тяньцзиньского торговца А.Д. Старцева. Но об этих инициативах в исследовательской литературе имеется крайне мало информации.

¹ В сокращённом и изменённом виде план Н.В. Копытова был опубликован в «Московских ведомостях» (29 ноября 1885 г. № 330) под инициалами «Н.К.».

² Такая сумма требовалась, по расчётам контр-адмирала, для сооружения участка от Оренбурга до Аргуни (крайнего южного пункта на берегу Амура) в 4500 вёрст.

Известно, что А.Д. Старцев не только выступил с идеей русской железной дороги в Китае, но для демонстрации её возможностей даже построил в Тяньцзине образцовую двухмильную круговую трассу и с помпой возил по ней китайцев, вызвав восторг генерал-губернатора Ли Хунчжана [А.Д. Старцев — П.С. Попову. 15 (27) октября и 5 (17) декабря 1886 г. // ОР РГБ. Ф. 218. Карт. 763. № 21. Л. 9—10]. Склоняя на свою сторону Ли Хунчжана, А.Д. Старцев полагал с его помощью получить разрешение столичных властей на строительство железной дороги из русских пределов до Пекина, причём проект отрезка Калган — Урга был уже подготовлен. Чтобы максимально удешевить работы, предполагалось первоначально использовать на дороге не машинную, а верблюжью тягу (якобы это обошлось бы всего в 2 млн лан). Но денег даже на такую «облегчённую» дорогу не было. А.Д. Старцев обратился за помощью к российскому посланнику в Пекине А.М. Кумани, ставшему союзником купца. Дипломат «хотел написать своим знакомым жидам-миллионерам в Питере, авось что-нибудь и выйдет» [А.Д. Старцев — П.С. Попову. 15 (27) октября и 5 (17) декабря 1886 г. // ОР РГБ. Ф. 218. Карт. 763. № 21. Л. 9—10 об.]. Не вышло.

Параллельно вопрос об удешевлении железной дороги натолкнул Н.В. Копытова на ещё одну идею — спланировать часть магистрали по территории китайской Маньчжурии, что значительно укорачивало протяжённость и обещало более благоприятные условия строительства (меньше горных хребтов).

Позднее А.М. Кумани пытался поддержать «маньчжурский» план Н.В. Копытова, в частности сообщил о нём А.Д. Старцеву, чтобы завербовать его в сторонники уже нового, более масштабного проекта [А.М. Кумани — Н.В. Копытову. 13 (25) апреля 1891 г. // РГА ВМФ. Ф. 12. Оп. 1. Д. 118. Л. 4]. Разумеется, это был в большей степени бизнес-проект, а не орудие российской экспансии: магистрали следовало стать рентабельной транспортной артерией, способной резко оживить русско-китайскую торговлю и одновременно играть некоторую транзитную роль.

Однако время шло, 25 февраля 1891 г. Александр III подписал указ о сооружении Великого Сибирского пути во Владивосток, и в 1891 г. началось строительство его первых участков: 6 марта 1891 г. — от Миасса до Челябинска, 19 мая 1891 г. — между Хабаровском и Владивостоком (в закладке этой трассы участвовал наследник престола Николай Александрович, возвращавшийся из путешествия вокруг Азии). В основе проекта лежала идея Александра III: стратегическая дорога, пролегающая по русской территории, построенная на русские деньги, из русских материалов и руками русских рабочих. Так как требовались большие финансовые затраты, то строительство началось не на всех участках будущей трассы. Забайкальская железная дорога до Сретенска (1000 вёрст), сложная в техническом отношении³,

³ Она считалась самой трудоёмкой частью Сибирской дороги, смета на её сооружение была определена в 32,6 млн руб. [Печатная пояснительная записка инженера Н. Андрианова к проекту Забайкальской железной дороги, представленная 24 февраля 1895 г. // РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 135. Л. 72—97].

планировалась к завершению в 1900 г., во вторую очередь, а к третьей очереди была отнесена Амурская железная дорога (около 2000 вёрст), чью дату сооружения вообще не обозначили. Такой подход оставлял возможность «уточнить» проекты.

Ещё при жизни монарха его установка на строительство Сибирской железной дороги была подвергнута некоторому сомнению. «Смуту» внёс новый (с августа 1892 г.) министр финансов С.Ю. Витте. Честолюбивый провинциал, наделённый государственным складом ума, не чуждый авантюрам, он искал возможности сделать что-нибудь великое. Разумеется, он не мог оставить без внимания самый масштабный проект в истории империи.

Уже в 1892 г., убеждая своих коллег в необходимости скорейшего сооружения Сибирской железной дороги, министр финансов «имел перед собою не бумажную даль, которая приведёт Бог весть к чему, а светлую перспективу, в которой сам он различал малейшие подробности. Мысль о спрямлении будущей магистрали и направлении её к Жёлтому морю через китайскую территорию составляла неотъемлемую часть общего плана. От этой мысли пришлось на время — более, впрочем, наружно — отказаться, чтобы несвоевременным оглашением её не повредить делу, но в глубине мысль зрела — при первом же удобном случае она вышла наружу» [Печатная записка без названия и даты // РГИА. Печатная записка № 2134. С. 18].

Пока же С.Ю. Витте настоял на существенном изменении технических условий будущей трассы с тем, чтобы максимально снизить её стоимость. Они неоднократно указывались в литературе: были значительно увеличены предельные уклоны полотна (0,0174 в горах и 0,0074 на равнине), уменьшены радиусы кривых — 300 и 500 м, сокращена ширина земельной насыпи (с 2,6 до 2,35 сажень), облегчены рельсы (18 фунтов вместо 24), укорочены шпалы, уменьшено их количество, более тонким стал слой балласта. По всей трассе только большие мосты возводились как капитальные, остальные строились из дерева; было увеличено обычное расстояние между станциями (до 50 вёрст), водоснабжение обеспечивало лишь 7 пар поездов в сутки. Такие параметры обеспечили беспрецедентно высокие темпы сооружения железной дороги, которые оказались самыми быстрыми в мире. Но, располагая только 1 путём, магистраль на первых порах пропускала всего 3 пары поездов в сутки (1 пассажирскую и 2 товарных) со средней скоростью 20 (пассажирский) и 12 (товарный) вёрст в час.

Разумеется, в таких обстоятельствах стратегическое значение Сибирской дороги было весьма скромным, как, впрочем, и экономическое. Получалось, что сначала это была бы «дорога для себя», т.е. для перевозки грузов и обслуживающего персонала, причём, учитывая технические условия её строительства, данный период грозил затянуться. С.Ю. Витте, представляя смету на прокладку магистрали, не оговаривал, что упрощённые технические условия сооружения (облегчённые рельсы, крутые склоны, временные деревянные мосты и т.п.) потребуют в ближайшем будущем замены, которая обойдётся в немалую сумму. Понятно, что с помощью

такой дороги нельзя было воевать. Поэтому опасения японцев и китайцев о русской угрозе региону в связи с Транссибом являлись малообоснованными: за границей не знали деталей проекта, поэтому высказывали фантастические предположения.

С.Ю. Витте одновременно обеспокоился поиском средств, так как даже в заведомо заниженном варианте цена проекта достигала 350 млн руб. Сначала он выдвинул простейшую идею: если денег не хватает, давайте их напечатаем. Это было предложение об эмиссии. Впоследствии С.Ю. Витте всячески маскировал свою инициативу эмиссии сначала 150, а затем 92,7 млн «сибирских рублей», утверждая, что он предполагал оформить их как заём у Государственного банка, причём хождение выпущенных банкнот ограничивалось бы Сибирью. Однако сохранившиеся документы показывают, что это не так: параграф 6 проекта положения о «сибирских кредитных билетах» предполагал хождение новых денежных знаков по всей империи, без каких-либо ограничений [Положение о сибирских кредитных билетах (проект) // РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 6. Л. 27—28]. Погашение этой эмиссии в первоначальном плане не предполагалось, из-за чего у министра финансов вышло разногласие с несколькими опытными сановниками (Н.Х. Бунге, И.А. Вышнеградский, Н.М. Чихачёв), настаивавшими на оформлении «сибирских рублей» как временного заимствования средств у Государственного банка. Они также указали, что даже такая, как казалось, незначительная эмиссия сможет серьёзно пошатнуть курс рубля на европейских биржах, после чего напуганный С.Ю. Витте отказался от собственного плана, хотя уже имел разрешение на выпуск в оборот указанной суммы [Печатная записка без названия и даты // РГИА. Печатная записка № 2134. С. 21—26]. История несостоявшейся эмиссии интересна прежде всего тем, что её проведение означало курс на скорейшее строительство дороги, отказ же министра финансов от «сибирских рублей» подразумевал, что С.Ю. Витте ещё не сделал ставку на экономическую роль Сибирской магистрали, а лишь искал бюджетный ресурс без плана его компенсации. В итоге во всеподданнейшем докладе «О способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути и о назначении Совещания для обсуждения сего дела» 6 ноября 1892 г. министр финансов предупредил царя, что от магистрали не следует ждать быстрой окупаемости [6, с. 159]. Александр III вполне согласился с таким заключением.

Тем не менее С.Ю. Витте не отказался от своих масштабных замыслов. По сохранившейся в бумагах Министерства финансов схеме русской железной дороги от Верхнеудинска через Кяхту — Ургу-Калган до Пекина протяжённостью в 1669,5 вёрст, относящейся к концу 1892 г., можно предположить, в каком направлении шла разработка магистрали [РГИА. Ф. 560. Оп. 27. Д. 6. Л. 175]. Это были вариации на тему планов А.Д. Старцева — Н.В. Копытова. По свидетельству Э.Э. Ухтомского, С.Ю. Витте хотел «провести дорогу как можно скорее и короче для соединения Забайкалья с Уссурийским краем. Базируясь на ней, можно было постепенно расширять свою сферу воздействия на юг, окрашивать маньчжурскую окраину

в наш цвет, по любому направлению спускать ветки к морю» [Э.Э. Ухтомский — С.Ю. Витте. 15 июля 1900 г. // РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Д. 172. Л. 2]. В литературе сделано даже предположение, что С.Ю. Витте намеревался с помощью франко-бельгийских денег окружить Китай с севера целой сетью железных дорог, идущих из русских владений в китайский Туркестан, с ветками до Ханькоу, в долину Янцзы, в Кам и в Тибет [9, с. XXXII—XXXIV].

В рамках этих рассуждений не выглядит совсем уж неожиданным появление «доктора тибетской медицины» П.А. Бадмаева с совершенно фантастическим планом: строить железную дорогу в центр Китая (до г. Ланьчжоу) с тем, чтобы начать его раздел; России обещались (совершенно безосновательно) сказочные выгоды от падения цинской династии [3; 8, с. 84—94]. С.Ю. Витте в феврале 1893 г. представил этот замысел, оформленный в маловразумительную записку, Александру III. Надо признать, что частичный успех план имел: царь-«миротворец», склонный, тем не менее, к внешнеполитическим авантюрам (Болгария, Абиссиния, Папуа — Новая Гвинея), проявил осторожный интерес к перспективе получить под свой контроль большую часть Китая, но ограничился пока тем, что выдал П.А. Бадмаеву просимую им ссуду в 2 млн руб. Всё это давно известно по публикации В.П. Семенникова, увидевшей свет в 1925 г. Однако туманные перспективы, по-видимому, не воодушевили Александра III, император оставался категорически против строительства части стратегической железной дороги на чужой территории [РГАЛИ. Ф. 1337. Оп. 1. Д. 217. Л. 63]. Но это было совсем не то, чего добивался министр финансов.

С.Ю. Витте привлекала мысль проложить часть Сибирской магистрали по китайским землям. Познакомившись с планами Н.В. Копытова, министр быстро отбросил фантазии П.А. Бадмаева и стал разрабатывать комплекс мер, схожий по содержанию с идеями вице-адмирала (с 1888 г.), заключив их в другой, резко увеличенный по размаху проект. Об этом, начиная с книги Б.А. Романова 1928 г., уже существует обширная литература [12]. Но ранний этап формирования планов С.Ю. Витте известен мало, между тем он интересен как своеобразная лаборатория поиска и кристаллизации решений, которые существенным образом изменили проект Сибирской железной дороги на основе иной концепции — создания транзитной экономической магистрали мирового значения, — а министра финансов сделали руководителем внешней политики России на Дальнем Востоке.

Идея разрабатывалась спешно, её появление, по-видимому, связано с кончиной Александра III: расчёт был сделан на неосведомлённость молодого Николая II в сложных политических и экономических вопросах. Обещая верность заветам покойного монарха, С.Ю. Витте предложил новому царю совершенно переворачивающее прежние представления о роли Транссиба проведение части дороги по китайской территории как способ придать магистрали экономический характер и сделать её орудием российской экспансии в Поднебесной. Это немедленно нашло отражение в документах. Так, в конце 1894 г. чиновник Министерства финансов, действительный статский советник Н.П. Забугин, в записке о некоторых вопросах,

касающихся русско-китайской торговли, когда ещё не были приняты решения о КВЖД, уже провозглашал, что Сибирская железная дорога «должна сделаться транзитной для передвижения пассажиров, почты и ценных грузов между Европой и Дальним Востоком», способствуя также поиску новых рынков для российской промышленности [Записка Н.П. Забугина по некоторым вопросам, касающимся торговых сношений России с Китаем, переданная А.П. Кассини 30 октября 1894 г. // РГИА. Ф. 20. Оп. 6. Д. 886. Л. 119—119 об.]. В Петербурге надеялись, что дорога сможет содействовать экспорту российского хлеба в Китай, «особливо если бы оказалось возможным проложить соединительную рельсовую ветвь в пределы Китайской империи» [Справка о торговых сношениях России с Китаем (составлена канцелярией Комитета министров), б/д. [1893 г.] // РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 264. Л. 29, 39 об.].

С.Ю. Витте быстро корректировал планы. Идея многочисленных веток в Китай, по-видимому, была им быстро отброшена (дорого!), так же как и проекты П.А. Бадмаева. Осенью 1895 г., когда появился слух о восстании мусульман в китайской провинции Ганьсу, министр финансов немедленно отреагировал на него всеподданнейшей запиской от 3 октября 1895 г. В ней он заявил, что обстоятельства, необходимые для реализации плана П.А. Бадмаева, изменились (Японо-китайская война 1894—1895 гг.), поэтому требуется «коренное изменение в постановке нашей дипломатии на Дальнем Востоке». С.Ю. Витте объявил себя сторонником исключительно мирного проникновения в Китай, в частности посредством «линии Сибирской железной дороги через Маньчжурию по направлению к Владивостоку» [ГАРФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 688. Л. 1]. Пока министр финансов недоговаривал, что в таком случае Владивосток должен будет уступить своё место главной русской гавани другому, незамерзающему порту. Но где именно расположится данный порт, решения не имелось.

Этому предшествовала короткая, но интенсивная дискуссия в российском правительстве, какой именно маршрут избрать для русской железной дороги по Маньчжурии. Ещё в феврале 1895 г., во время пребывания в Петербурге китайского посольства, С.Ю. Витте передал в Министерство иностранных дел краткую записку, в которой содержалось предложение провести по территории Китая часть Сибирской железной дороги от Новоцурухутайского караула до Благовещенска — вариант, названный позднее «северным» [Записка без атрибутов, отложившаяся в архиве МИД (копия) // ОПИ ГИМ. Ф. 444. Оп. 1. Д. 91. Л. 103—106]. К осени 1895 г. существовало уже минимум два проекта «спрямления» Сибирской железной дороги по территории Маньчжурии — «северный» и «южный». Приамурский генерал-губернатор С.М. Духовской, А.Д. Старцев, директор Азиатского департамента Министерства иностранных дел Д.А. Капнист и военный агент России в Китае К.И. Вогак при поддержке посланника в Пекине А.П. Кассини выступили с защитой «северного» варианта по маршруту Благовещенск — Цурухайтуй с последующей аннексией отрезаемой этой дорогой части Северной Маньчжурии, а также за сооружение от Сибирской

магистрали ветки до одного из незамерзающих портов на Тихом океане [Донесение К.И. Вогака С.М. Духовскому 18 октября 1895 г. // РГВИА. Ф. 400. Оп. 1. Д. 4949. Л. 2—7; 12, с. 97—99]⁴. С этим не согласился министр путей сообщения князь Д.И. Хилков. Возможно, толчок дала записка инженера Н. Адрианова, начальника Управления по сооружению Сибирской железной дороги, в которой он предложил другое, «южное», направление трассы (Сурухайтуй — Цицикар — Гирин — Владивосток) в 2200 вёрст, причём экономия в дистанции составила бы 700 вёрст. Н. Адрианов напомнил также, что Владивосток замерзает на три месяца в году, определив ближайшей удобной и незамерзающей гаванью порт Лазарев в Корее [Записка Н. Адрианова М.И. Хилкову. 4 мая 1895 г. // РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 198. Л. 1—4]. Чуть позже товарищ министра путей сообщения расширил ареал поиска: согласно его распоряжению, инженерам министерства поручалось вести рекогносцировку трассы Бодунэ — Ляодунский залив [Телеграмма товарища министра путей сообщения — М.И. Хилкову. 22 июня 1895 г. (копия) // РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 198. Л. 14]. Вопрос был настолько важен, что буквально через неделю М.И. Хилков уже представил всеподданнейший доклад, в котором однозначно выступил за «южный» вариант, обещая экономию в 200 вёрст и 35—40 млн руб. [Всеподданнейший доклад М.И. Хилкова. 12 мая 1895 г. (копия) // РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 198. Л. 5—7]. С.Ю. Витте согласился с таким решением, 30 октября 1895 г. он представил об этом всеподданнейший доклад [Второй черновик письма А.Б. Лобанова-Ростовского А.П. Кассини. 7 декабря 1895 г. // АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1099. Л. 31—32]⁵. Его поддержал А.Б. Лобанов-Ростовский, заявив во всеподданнейшем докладе 18 ноября 1895 г. о необходимости скорейших переговоров с Китаем для получения концессии на 80 лет «частной компанией» для строительства железной дороги. 21 ноября Николай II утвердил доклад министра [АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 3053. Л. 148—149]. Дальнейшая история заключения договора о КВЖД хорошо известна, прежде всего, по мемуарам С.Ю. Витте.

Новому значению Сибирской магистрали как транзитной железной дороги не отвечали технические стандарты её сооружения, уже принятые и соблюдаемые, поменять которые в короткий период было невозможно. Сразу возникла не только коллизия между желаемым и сооружаемым, но и большая проблема разной пропускной способности отдельных участков. Ещё до полного завершения строительства Сибирская железная дорога уже столкнулась с невозможностью пропустить сезонный поток хлеба. В январе 1898 г. министр путей сообщения М.И. Хилков

⁴ Д.А. Капнист также составил об этом специальную записку, министр иностранных дел А.Б. Лобанов-Ростовский дал ей ход, но не согласился с автором [Губастов К.А. Мемуары. IX. Азиатский департамент 1895—1897 // ОР ИРЛИ. Ф. 212. Оп. 1. № 18. Л. 131 об.].

⁵ Упоминание о всеподданнейшем докладе С.Ю. Витте содержится в записке без атрибутов, отложившейся в архиве МИД, её копия хранится в ОПИ ГИМ [ОПИ ГИМ. Ф. 444. Оп. 1. Д. 91. Л. 103—106].

совершил поездку по трассе, по-видимому, в связи с возникшим в районе Челябинска затором в 7000 вагонов, которые не могли проехать в Европейскую Россию. Он убедился, что открыть движение по магистрали к весне 1900 г., как надеялся Николай II, можно будет в лучшем случае по западно- и среднесибирским участкам. Начало же товарного движения требовало новых вложений: только для достижения графика в 7 пар поездов в сутки требовалось дополнительно около 145 млн руб., плюс 300 паровозов и 10 тыс. вагонов. Николай II на это смог лишь грустно заметить: «Конечно, затраты большие, но весьма необходимые и, по-моему, непреодолимые» [Всепопданнейший доклад М.И. Хилкова по его поездке на Сибирскую железную дорогу. 8 февраля 1898 г. с пометами Николая II (копия) // РГИА. Ф. 1683. Оп. 1. Д. 96. Л. 3—4]. Согласно расчётам М.И. Хилкова, транзитная роль трассы была бы более востребована, если бы скорость перемещения по ней сделала выгодной железную дорогу по сравнению с морским путём. Для этого скорость движения составов должна была составлять 45—50 вёрст в час. Однако 25-фунтовые рельсы не допускали передвижения быстрее 25 вёрст в час, что удлиняло срок доставки из начального пункта в конечный с 11 до 16 суток. На замену рельс требовалось ещё 50 млн руб. Царь лишь меланхолично заметил на это: «Следует теперь же серьёзно обдумать» [Всепопданнейший доклад М.И. Хилкова по его поездке на Сибирскую железную дорогу. 8 февраля 1898 г. с пометами Николая II (копия) // РГИА. Ф. 1683. Оп. 1. Д. 96. Л. 4—4 об.]. Для ликвидации же пробок по трассе министр считал необходимым строительство параллельной трассы Челябинск — Екатеринбург — Пермь — Котлас. Стоимость её он не назвал даже примерно. Николай II резюмировал: «Что-нибудь должно быть сделано» [Всепопданнейший доклад М.И. Хилкова по его поездке на Сибирскую железную дорогу. 8 февраля 1898 г. с пометами Николая II (копия) // РГИА. Ф. 1683. Оп. 1. Д. 96. Л. 6 об.]. «Что-нибудь» означало, что в казне нет дополнительных средств для скорого и полного финансирования проекта, стоимость которого изначально являлась сильно заниженной.

Одновременно строительство КВЖД, развернувшееся в 1898 г., велось по совершенно иным стандартам, рассчитанным на транзитную экономическую роль трассы. Но организаторы сильно торопились, поэтому ввод в эксплуатацию не означал достижения запланированных показателей. Дорога для проезда была в основном готова в начале 1902 г. На случай военных осложнений её инспектировал В.А. Дедюлин, будущий дворцовый комендант, тогда отвечавший за доставку на Дальний Восток новобранцев (около 9 тыс. чел. в год). По результатам поездки он отметил большие разрывы в функционировании разных участков и служб магистрали. Так, КВЖД, рассчитанная на значительную пропускную способность, на тот момент была в состоянии пропустить 4—7 пар поездов в сутки на средней скорости 14—22 версты в час. И то не везде: преодолеть Хинганский перевал могло не более 80—100 вагонов в день, это соответствовало 2 парам воинских поездов по 20 вагонов. Проблемы были везде: в расстоянии

между станциями (в среднем 31 верста, а следовало бы довести до 11 вёрст), редком водоснабжении (расстояние между источниками превышало 60 вёрст, хотя в имеющихся точках увеличили станционные баки и тендеры у паровозов). Наконец, личный состав обслуживающего персонала оставлял «желать много лучшего» [Записка В.А. Дедюлина «Китайская Восточная железная дорога» (входящая дата — 28 мая 1902 г.) // РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1238. Л. 38—49].

Лишь чрезвычайные обстоятельства Русско-японской войны 1904—1905 гг. и острая необходимость иметь возможность перебрасывать значительные объёмы грузов и большое количество людей на театр военных действий вынудили поторопиться с техническим оснащением дороги. В октябре 1904 г. КВЖД уже могла пропускать 16 пар поездов по западному и восточному участкам и 19 пар — по южному, к январю 1905 г. эти показатели увеличились до 21 пары, что означало рост интенсивности перевозок в три раза по сравнению с началом 1904 г. [Краткий обзор деятельности КВЖД во время Русско-японской войны 1904—1905 гг. в связи с выполнением дорогой требований военного ведомства // РГИА. Ф. 323. Оп. 2. Д. 38. Л. 40—46]. Это было даже больше, чем предполагалось изначально в расчёте на транзитные перевозки.

За КВЖД подтягивалась и основная трасса Транссиба. Печальный опыт Русско-японской войны 1904—1905 гг., в ходе которой дорога, даже при чрезвычайном напряжении графика движения, не могла обеспечить потребности армии, ускорил возврат к общим стандартам сооружения железнодорожных магистралей. Активная реконструкция началась с 1906 г., но объём работ был таков, что полностью они не завершились к 1914 г. Строители приступили также к прокладке второго пути, к 1913 г. его довели до границы с Китаем [10, с. 23—24]. Всё это потребовало суммы, более чем в пять раз превысившей первоначальные расчёты: к 1914 г. на сооружение дороги было потрачено более 1,5 млрд руб. Разумеется, финансирование осуществлялось неравномерно, но в среднем в период наиболее интенсивного строительства ежегодно на Сибирскую магистраль шло не менее 7—8% всех государственных расходов.

Конечно, как показала история, вложения в проект Транссиба оказались не напрасны. Рельсы сцепили воедино огромную Российскую империю, во многом способствовали тому, что в ходе перипетий революции 1917 г. и Гражданской войны Сибирь и Дальний Восток не отложились от европейской территории страны. И позднее, при большевиках, дорога играла огромную роль в обеспечении единства государства, простиравшегося на шестой части земной суши. Тем не менее самая протяжённая железная магистраль в мире стала итогом воплощения сразу нескольких геополитических проектов, изначально строилась по разным техническим условиям. Будущее показало действительную роль Сибирской железной дороги: прежде всего, стратегическую (как и замышлялось изначально). Её экономическое значение имело не международный транзитный, а внутривосточный характер: по ней повезли хлеб и — позднее — другие

продукты, в том числе на экспорт (например, ставшее знаменитым сибирское масло), что дало важнейший стимул для развития экономики Сибири. Роль Сибирской магистрали как транспортного коридора между Европой и Дальним Востоком, о чём мечтал С.Ю. Витте, так никогда и не была востребована в полном объёме и, очевидно, не будет, несмотря на появляющиеся до сих пор проекты.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Анненков М.Н. Сибирская транзитная железная дорога. СПб., 1890. 18, [37] с.
2. Афанасьев Д. Амурский край и его значение // Морской сборник. 1863. № 11. С. 1—86.
3. [Бадмаев П.А.]. Записка Бадмаева Александру III о задачах русской политики на азиатском Востоке 13 февраля 1893 г. // За кулисами царизма. Архив тибетского врача Бадмаева. Л.: Гос. изд-во, 1925. С. 49—75.
4. Богданович Е.В. О Сибирской железной дороге и о развитии уральского горного промысла. СПб., 1866. 34 с.
5. Богданович Е.В. Проект Сибирско-Уральской железной дороги. СПб., 1891. 44 с.
6. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. М.: Наука, 2004. Кн. 2. Ч. 1. 647 с.
7. Изнар Н.Н. Записки инженера // Вопросы истории. 2004. № 2. С. 78—116.
8. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в. СПб.: Нестор-История, 2008. 664 с.
9. Михайлов М.Я. Предисловие // Сурин В.И. Железные дороги в Маньчжурии и Китае. Материалы к транспортной проблеме в Китае и Маньчжурии. Харбин, 1932. С. I—LVIII.
10. Паталеев А.В. История строительства великого Сибирского железнодорожного пути. Хабаровск, 1962. 32 с.
11. Пржевальский Н.М. О возможной войне с Китаем // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. СПб., 1883. Вып. I. С. 293—306.
12. Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892—1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: Издание Ленинградского Восточного Института им. А.С. Енукидзе, 1928. 607 с.
13. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. Исторический очерк. СПб., 1903. 451 с.
14. Стенографический отчёт заседания Комитета общества для содействия русской промышленности и торговле 20 марта 1874 г. для выслушивания сообщения Я.Ф. Барабаша о русских торговых интересах в Манчжурии // Труды Общества для содействия русской промышленности и торговле. СПб., 1874. Ч. 7. С. 127—145.
15. АВПРИ (Арх. внешней политики Российской империи).
16. ГАРФ (Гос. арх. Российской Федерации).
17. ОПИ ГИМ (Отдел письм. источников Гос. ист. музея).
18. ОР ИРЛИ (Отдел рукописей Ин-та русской литературы (Пушкинский дом)).
19. ОР РГБ (Отдел рукописей Рос. гос. библиотеки).
20. РГА ВМФ (Рос. гос. арх. воен.-мор. флота).
21. РГАЛИ (Рос. гос. арх. литературы и искусства).
22. РГВИА (Рос. гос. воен.-ист. арх.).
23. РГИА (Рос. гос. ист. арх.).

REFERENCES

1. Annenkov M.N. *Sibirskaya tranzitnaya zheleznaya doroga* [The Trans-Siberian Railway]. Saint Petersburg, 1890, 18, [37] p. (In Russ.)
2. Afanas'ev D. Amurskiy kray i ego znachenie [The Amur Region and Its Role]. *Morskoy sbornik*, 1863, no. 11, pp. 1–86. (In Russ.)
3. [Badmaev P.A.]. Zapiska Badmaeva Aleksandru III o zadachakh russkoy politiki na aziatskom Vostoke 13 fevralya 1893 g. [Badmaev's Report to Alexander III on the Goals of the Russian Politics in the Asian East, February 13, 1893]. *Za kulisami tsarizma. Arkhiv tibetskogo vracha Badmaeva* [Behind the Scenes of Tsarism. The Archive of Tibetan Doctor Badmaev]. Leningrad, Gos. izd-vo Publ., 1925, pp. 49–75. (In Russ.)
4. Bogdanovich E.V. *O Sibirskoy zheleznoy doroge i o razvitii ural'skogo gornogo promysla* [About the Trans-Siberian Railway and the Development of the Ural Mining]. Saint Petersburg, 1866, 34 p. (In Russ.)
5. Bogdanovich E.V. *Proekt Sibirsko-Ural'skoy zheleznoy dorogi* [The Project of the Trans-Siberian Railway]. Saint Petersburg, 1891, 44 p. (In Russ.)
6. Witte S.Yu. *Sobranie sochineniy i dokumental'nykh materialov. T.1. Puti soobshcheniya i ekonomicheskoe razvitie Rossii* [Collected Works and Documentary Materials. Vol. 1. Means of Communication and Economic Development of Russia]. Moscow, Nauka Publ., 2004, book 2, part 1, 647 p. (In Russ.)
7. Iznar N.N. Zapiski inzhenera [The Engineer's Notes]. *Voprosy istorii*, 2004, no. 2, pp. 78–116. (In Russ.)
8. Lukoyanov I.V. "Ne otstat' ot derzhav..." *Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX — nachale XX v.* ["To Keep up with Great Powers..." Russia in the Far East at the End of the 19th Century — the Beginning of the 20th Century]. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2008, 664 p. (In Russ.)
9. Mikhaylov M.Ya. Predislovie [Preface]. *Surin V.I. Zheleznye dorogi v Man'chzhurii i Kitae. Materialy k transportnoy probleme v Kitae i Man'chzhurii* [Surin V.I. The Railways in Manchuria and China. Materials on the Transport Problem in China and Manchuria]. Harbin, 1932, pp. 1–58. (In Russ.)
10. Pataleev A.V. *Istoriya stroitel'stva velikogo Sibirskogo zheleznodorozhnogo puti* [The History of the Construction of the Great Trans-Siberian Railway]. Khabarovsk, 1962, 32 p. (In Russ.)
11. Przhevalskiy N.M. O vozmozhnoy voyne s Kitaem [About Possible War with China]. *Sbornik geograficheskikh, topograficheskikh i statisticheskikh materialov po Azii* [Collection of Geographic, Topographic and Statistic Materials about Asia]. Saint Petersburg, 1883, iss. 1, pp. 293–306. (In Russ.)
12. Romanov B.A. *Rossiya v Man'chzhurii (1892–1906). Ocherki po istorii vneshney politiki samoderzhaviya v epokhu imperializma* [Russia in Manchuria (1892–1906). Essays on the History of Foreign Policy of Autocracy during Imperialism]. Leningrad, Izdanie Leningradskogo Vostochnogo Instituta im. A.S. Erukidze Publ., 1928, 607 p. (In Russ.)
13. Sabler S.V., Sosnovskiy I.V. *Sibirskaya zheleznaya doroga v ee proshlom i nastoyashchem. Istoricheskiy ocherk* [The Trans-Siberian Railway in the Past and Present. Historical Essay]. Saint Petersburg, 1903, 451 p. (In Russ.)
14. Stenograficheskiy otchet zasedaniya Komiteta obshchestva dlya sodeystviya russkoy promyshlennosti i torgovle 20 marta 1874 g. dlya vyslushivaniya soobshcheniya Ya.F. Barabasha o russkikh torgovykh interesakh v Manchzhurii [The Verbatim Report of the Meeting of the Society Committee Promoting Assistance for Russian Industry and Trade on March 20, 1874 on Ya.F. Barabash's Statement on Russian Trade Interests in Manchuria]. *Trudy Obshchestva dlya sodeystviya russkoy promyshlennosti i torgovle*, Saint Petersburg, 1874, part 7, pp. 127–145. (In Russ.)

Дата поступления в редакцию 17.11.2020