



УДК 94 (571.5)

Проекты железнодорожного строительства в планах интеграции Забайкалья в сибирское экономическое пространство в последней трети XIX в.

Л. В. Кальмина

Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН, г. Улан-Удэ

Аннотация. Рассматриваются предлагавшиеся в последней трети XIX в. варианты создания надежной транспортной инфраструктуры в Забайкалье для включения региона в сибирское экономическое пространство и усиления его стратегического значения.

Ключевые слова: Забайкалье, транспортная инфраструктура, железная дорога, водные пути, купечество, стратегическое значение.

Транспорт в Сибири играл особую роль вследствие ее громадной протяженности: темпы и масштабы экономических преобразований в регионе в значительной степени зависели от прочности его связей с другими промышленными районами страны, пропускной способности путей сообщения и скорости доставки товаров [11, с. 250–251]. С капитализацией региона в новую экономическую систему оказалось включенным и Забайкалье, которому отводилась роль форпоста для выхода Российской империи во Внутреннюю Азию. Регион попал в двойственное положение: с одной стороны, его геополитическая роль была хорошо понятна. Военный губернатор Е. М. Жуковский еще в 1861 г. отмечал, что «из Забайкальской области идет ближайшая и единственная до сего времени торговая дорога в Пекин» и что здесь сосредоточены «почти единственные в Восточной Сибири военные силы, для действия, в случае нужды на Китай» [9, с. 33–34]. С другой – Забайкалье оставалось «ахиллесовой пятой» сибирской экономики, которая даже в последней трети XIX в. в значительной степени сохраняла феодальные черты.

Значимость формирования транспортной инфраструктуры для выполнения регионом его внешнеполитической миссии и успешной интеграции в сибирское экономическое пространство хорошо осознавалась региональной властью. Планы создания узкоколейной железнодорожной ветки, соединяющей торгово-промышленный центр Сретенск с Байкалом, обсуждались еще задолго до начала строительства Транссибирской магистрали. В Забайкалье любой более или менее крупный экономический проект обычно обсуждался с деловыми людьми в надежде на их заинтересованность и финансовое подкрепление. Поэтому военный губернатор Забайкальской области Я. Ф. Барабаш отправил циркулярное письмо крупнейшим представителям

забайкальского купечества, чтобы выяснить их мнение по трем позициям: необходимость узкоколейки – во избежание напрасных затрат при ее неполной загрузке; наиболее рациональный ее маршрут и источники финансирования.

Сохранившиеся архивные документы дают возможность восстановить ход дискуссии. Деловые люди не без основания считали отсутствие надежных путей сообщения главным тормозом развития региональной экономики, а потому, безусловно, были за проведение дороги, которая потянет за собой соответствующую инфраструктуру и тем самым «приведет край в цветущее состояние». «Нельзя высчитать на бумаге тех выгод, которых получит край от проведения рельсового пути, и можно смело сказать, что только тогда он и оживет, а до тех пор пока в нем не будет рельсового пути, край будет гибнуть», – эта мысль в той или иной форме содержится практически в каждом высказанном губернатору мнении [2, д. 2257, л. 23]. Доказывая пользу железной дороги для экономики области, представители купечества оперировали следующими аргументами: включение региона в сибирское экономическое пространство, а при благоприятных обстоятельствах – доступность территорий «по ту сторону Уральского хребта»; удешевление дорогостоящих перевозок против гужевого способа, а следовательно, их интенсификация; выравнивание цен и возможность в случае неурожая приобретения продуктов «из тех местностей, где таковые в изобильном количестве»; появление новых населенных пунктов, которые «дадут толчок к жизни дремлющему, чтобы не сказать более, местному населению»; непрерывное движение населения, пока лишеного мобильности из-за «дороговизны и медленности способа сообщения». «Рельсовый путь от Сретенска до Байкала по моему разумению будет принести для края Забайкалья немало важную пользу, – высказал свое мнение читинский городской голова С. А. Минин, – а именно: устранил всякие препятствия к скорейшему передвижению грузов; [...] вызовет в торговом люде и вообще в народе энергию и более предприимчивости в развитии торговли» [2, д. 2257, л. 6, 7, 11, 17]. Деловые люди не без основания надеялись, что открытие железнодорожного пути обеспечит «прилив народонаселения в Забайкалье» (купечество фактически предусмотрело переселенческое движение), а следовательно, «прилив капиталов» и развитие промышленности, которой, по оценке видных представителей купечества, «в крае почти не существует» [2, д. 2257, л. 23, 15].

Противников проведения дороги было немного: одни опасались падения частного извоза как одной из основных отраслей занятости местного населения; другие – приезда по вновь построенной дороге искушенных «эксплуататоров»; третьи подсчитывали возможные убытки от прекращения перевозки казенных грузов привычным маршрутом от станции Боярской до Сретенской. (В последнем случае речь шла о доставке почты и транспортировке ссыльных – этим кормились тысячи человек с учетом необходимости содержания лошадей, найма сторожей и «мелочных расходов по арестантской части».) По некоторым подсчетам, убытки, включая потерю для казны губернских и натуральных повинностей, могли превысить 1 млн руб. [2, д. 2257, л. 8–9]. В печати высказывались опасения, что приближение эконо-

мического переворота, который станет естественным следствием сооружения магистрали, пагубно скажется на Верхнеудинской ярмарке, а значит, и на судьбе города, который «не имеет особо благоприятных условий ни в географическом его положении, ни в его промышленности, в силу коих он бы привлекал к себе внимание капиталистов» [4]. Однако на каждое сомнение тут же находился контраргумент: вместо извоза население, наконец, займется хлебопашеством, введет в сельскохозяйственный оборот необрабатываемые земли, что позволит обеспечивать себя продовольствием и не закупать его на стороне по грабительским ценам. «Быть может, найдутся люди, которые будут отстаивать прежние пути сообщения ввиду извозного промысла, как более легкого, – писал губернатору купец И. А. Михайловский, – только это заставит прибегнуть к хлебопашеству и эксплуатации местных богатств, а это уже само собою поднимет благосостояние края» [2, д. 2257, л. 14]. «Эксплуататоров», по мнению сторонников немедленного строительства, следует не опасаться, а бороться с ними, ибо «борьба есть жизнь». Что касается возможных убытков, то им торгующие компании противопоставили свои убытки, которые они терпят из-за медленной доставки товаров. «Занимаясь торговлей в здешнем крае уже более 20 лет, – писал И. А. Михайловский, – мне, как и всем другим коммерсантам, приходится на себе испытывать все неблагоприятные стороны нашего жалкого пути сообщения, не говоря уже о дороговизне провозной платы, но и самый порядок перевозки приносит нам громадные убытки, неисправность возчиков вследствие безденежья между Верхнеудинском и Читой [...]; будучи очень часто поставщиком для промыслов Кабинета Его Величества, мне приходится терпеть убытки от несвоевременной доставки товаров с Верхнеудинской ярмарки [...] ярмарочные товары приходят в Читку только в конце февраля, а следовательно к нам в начале марта, между тем мы из Сретенска должны успевать отправить эти товары на промысла Кабинета за 300-400 верст зимним же путем; а чуть только опоздать, тогда лишается всякая возможность к доставке. [...] Само собой понятно, что подобные затруднения в доставке товаров заставляют нас прибегать к выпискам таковых из заграницы платя за них баснословные цены и товар получается по качеству далеко хуже Российского; тогда как с устройством железной дороги нам легко будет этого избежать» [2, д. 2257, л. 7, 13–14]. К тому же, по мнению торговых людей, железная дорога, избавив от расходов по содержанию почтовых трактов, этапированию арестантов и содержанию конвойных команд, принесет казне не убытки, а существенную экономию. А почтовая гоньба – занятие слишком ненадежное, не приносящее крестьянину ничего, кроме вреда, поскольку он бросает хозяйство, отвыкает от земли, а в случае «отставания» от гоньбы пополняет собой ряды пролетариев [2, д. 2257, л. 23, 22]. Что касается опасений по поводу судьбы города, то они оправдались частично. Ярмарка действительно резко потеряла в объемах. Представители крупных фирм приезжали уже не столько для закупки товаров, сколько для окончания расчетов прежних лет. Но на судьбу города это повлияло мало. Напротив, оказавшись в очень выгодном положении – на пересечении железнодо-

рожной магистрали, судоходной Селенги и трактов на Кяхту и Баргузин, в центре густонаселенного и хлебородного района, – Верхнеудинск стал крупнейшим в Забайкалье экономическим центром и транспортным узлом. К городу закономерно перешли роль торгово-распределительного центра, снабжавшего Западное Забайкалье всеми привозными товарами, а также функции сборщика сырья из Забайкалья и частично Монголии [8, с. 338–339].

Мнения о возможной траектории будущей железной дороги разошлись. Некоторые предлагали ограничиться проведением узкоколейной дороги от Сретенска к Байкалу, полагая, что при той пользе, какую принесет краю строительство, «жители Забайкалья вполне отнесутся к этому благому предприятию весьма сочувственно и благодарно». Оценив преимущества возможного сочетания железнодорожных и водных путей, деловая элита Забайкалья, по сути, предлагала варианты создания единого транспортно-логистического комплекса, призванного обеспечить наискорейшую и наиболее дешевую доставку грузов.

Предлагалось несколько вариантов создания транспортной инфраструктуры. Первый ограничивал железнодорожное строительство проведением узкоколейной ветки от Сретенска до Верхнеудинска, т. е. до русла реки Селенги. Предполагалось, что далее до Байкала грузы пойдут по реке Селенге, русло которой достаточно глубоко, чтобы обеспечить судоходство пароходов с баржами на буксире до ее устья, где грузы и пассажиров примут другие пароходы, перевозящие их через Байкал. Сторонники этого варианта считали, что это значительно сократит расстояние и удешевит доставку. Другой вариант предлагал провести линию только до Нерчинска, после чего грузы далее пойдут по Шилке. Затраты требовались только на очистку фарватера Шилки от Сретенска до Усть-Кары и строительство складов для выгрузки товаров в устье Нерчи, поскольку из-за их отсутствия пароходы останавливались в десяти верстах от города [2, д. 2257, л. 11, 24]. Наиболее предприимчивые предвкушали выгоду, какую получит казна от эксплуатации комбинированного «водно-железнодорожного» пути доставки при хорошем развитии пароходства на Байкале и Шилке. «...Тогда движение грузов увеличится еще доставкой чая, который теперь идет через Ургу, – предполагал торгующий человек В. Литвинцев, – а здесь сталкиваемся опять же с интересом казны, а именно: наш серебряный рубль и золото – останутся у себя дома, а не у Китая!» [2, д. 2257, л. 21]. К тому же, по расчетам представителей деловой элиты, сочетание обоих путей могло принести немалую экономию, поскольку считалось, что железная дорога может не выдержать конкуренции с более дешевой доставкой грузов по воде. «При дешевизне водного фрахта большинство товаров, идущих в города Забайкальской области, могут последовать на пароходах, а затем извозным способом, минуя железную дорогу», – говорится в протоколе заседания Верхнеудинской городской думы 24 сентября 1887 г. Однако тут надо иметь в виду, что Верхнеудинск боролся за проведение железнодорожной магистрали через город и потому стремился доказать, что при маршруте в обход города железная дорога будет вовсе не нужна из-за возможности использования альтернативных вариантов доставки грузов [3, д. 577, л. 3].

Противники комбинированного варианта считали сочетание железной дороги с водным путем не такой уж удачной затеей. Корреспондент «Забайкальских областных ведомостей» под псевдонимом Эсбэ опубликовал заметку, где весьма скептически оценил постановку пароходного дела на Селенге. По его мнению, быстрое течение Селенги, существенно замедляющее скорость идущих вверх по реке пароходов, плюс необходимость перебукировки в устье реки для дальнейшего плавания не позволит пароходству конкурировать с Забайкальской железной дорогой с ее высокими скоростями. Зная о далеко идущих планах Верхнеудинска стать крупным узловым пунктом на пересечении железнодорожных и водных путей, В. Литвинцев позволил себе усомниться в перспективах города без должного развития пароходного дела на Байкале и Селенге: «...от успехов судоходства зависит судьба г. Верхнеудинска и будет ли он играть роль складочного пункта или нет. Или же товарные поезда будут мелькать перед его глазами», – заключил он свою корреспонденцию [4].

В сибирском обществе хорошо понимали, что роль Транссибирской магистрали выходит далеко за рамки узких местных интересов. Редактор газеты «Восточное обозрение» И. Попов, оценивая ее назначение, указывал, что железная дорога должна быть, во-первых, стратегической, во-вторых, транзитной, в-третьих, «проходить по местности, имеющей *будущность* в экономическом отношении»: и работать на общегосударственные интересы [1]. Принявшие участие в дискуссии о целесообразности проведения железной дороги обнаружили понимание и ее стратегического значения: «имея дорогу Китай нам не страшен» [2, д. 2257, л. 18, 21]. Купец Ф. И. Риф считал нецелесообразным строить узкоколейную дорогу и предлагал сразу проводить ширококолейную – пусть даже первоначально убыточную и требующую повышенных, по крайней мере вдвое, затрат. «Эта линия будет иметь в недалеком будущем мировое значение, – писал он военному губернатору, – она соединит Россию с Восточным Океаном и с Восточными Государствами, а с проведением Канала через Панамский перешеек соединит ее с Атлантическим океаном» [2, д. 2257, л. 24].

Надо сказать, что именно соображения стратегии шли в ход даже при защите местных интересов. В частности, Верхнеудинск, «формируя» траекторию будущей магистрали через город, сделал акцент на ее значении в экстремальных политических условиях: в случае экстренной усиленной перевозки войск, фуража и других казенных транспортов, кроме железной дороги, можно было пользоваться и параллельным ей водным путем от Иркутска до Верхнеудинска [7, с. 155]. Расчет оказался верным: в будущем при определении траектории, темпов и цели сооружения магистрали правительство более руководствовалось вероятностью военного столкновения с Японией, чем коммерческой выгодой [10, с. 12].

Финансовой поддержки местное купечество не обещало – оно не было готово рублем поддержать дорогостоящий проект, но в окупаемости будущей дороги никто не сомневался. «Прямого источника, который мог бы покрывать эксплуатационный расход проектируемой железной дороги по

тракту между Сретенском и Байкалом, я не предвижу, – писал губернатору будущий читинский городской голова И. А. Колеш. – Но когда будет железная дорога, то источники явятся» [2, д. 2257, л. 12]. В переписке забайкальское купечество выражает надежду на то, что, во-первых, денежные выгоды, которые получит население при избавлении от необходимости постоянного ремонта дорог, будут достаточно солидны, чтобы покрыть расходы на эксплуатацию предполагаемой железнодорожной ветки. Во-вторых, новая дорога разовьет промышленность и сельское хозяйство, а это стоит того, чтобы потратиться. «Положим дорога от Байкала до Сретенска, паромходство по Байкалу, расчистка фарватера р. Шилки, мосты и проч. будут стоить Правительству Пятьдесят миллионов рублей не менее, считая сорок тысяч рублей за версту, – рассуждает В. Литвинцев. – Но ведь это утрачено у себя дома и все возвратится». Он же стал и автором наиболее радикального предложения по добыче необходимых средств для строительства: «приобрести» правый берег Амура, не остановившись, если потребуется, перед его вооруженным захватом. Местность от верховий Аргуни до Благовещенска изобилует золотыми россыпями, которые, по его мнению, вполне окупят постройку железной дороги [2, д. 2257, л. 21–22].

Через несколько лет самые смелые мечты местного купечества стали явью. Задержавшись с решительными действиями по экономическому укреплению восточных территорий, которые длительное время развивались более как сырьевой ресурс европейской части страны, чем ее форпост на востоке, Россия все-таки «выстрелила» грандиозным стратегически ориентированным проектом – сооружением Транссибирской магистрали [6, с. 82]. Правда, не все надежды забайкальских деловых людей оправдались. Они рассчитывали, что необходимость производства рельсов для магистрали поставит Петровский чугунный и железоделательный завод «в более блестящее положение, чем он теперь», даст начало новому железоделательному производству в Нерчинско-Заводском округе, обеспечит «заработок рабочему люду» и «сохранение звонкой монеты в России». Однако со строительством магистрали Петровский завод свернул производство, не выдержав конкуренции с более дешевым уральским металлом. Тем не менее, железная дорога пробудила сонную экономику края. «...как я имел возможность убедиться лично, – писал приамурский генерал-губернатор Н. И. Гродеков военному губернатору Забайкальской области Е. О. Мациевскому, – железная дорога еще во время постройки ее оказала уже некоторое влияние на жизнь Забайкалья. С окончанием же постройки и открытием сквозного движения это влияние будет несомненно еще интенсивнее. Естественные богатства края несомненно привлекут к нему предпринимателей, как русских, так и иностранцев. Последние уже и теперь появились повсюду в Забайкалье, даже в таких местах, которые, можно было думать, еще надолго обречены на прозябание вдали от железной дороги» [2, д. 10847, л. 64].

Железнодорожная магистраль, необходимость которой забайкальское купечество осознавало еще задолго до четких проектов ее проведения, «стала той нитью, ухватившись за которую, сибирская экономика стала быстро

подтягиваться к общероссийскому уровню» [5, с. 26]. Она сыграла роль главного инструмента интеграции забайкальской экономики в сибирское экономическое пространство и стала первым пунктом в амбициозных планах империи по развитию транспортной инфраструктуры с целью выхода во внутриазиатское пространство.

Список литературы

1. Вост. обозрение. – 1894. – № 29.
2. ГАЗК (Государственный архив Забайкальского края). Ф. 1 (о). Оп. 1.
3. ГАРБ (Государственный архив Республики Бурятия). Ф. 10. Оп. 1.
4. Забайкал. обл. ведомости. – 1898. – № 121.
5. *Зиновьев В. П.* Сибирь в экономике России XVIII – начала XX в. // Сибирь в составе России XIX – начала XX в. – Томск, 1999. – С. 9–40.
6. *Зубков К. И.* Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890–1920-е гг.) // Урал. ист. вестн. – 1994. – № 1. – С. 76–92.
7. *Иванов А. А.* Забайкальская периферия на переломе эпох (1880–1920-е гг.) / А. А. Иванов, Л. В. Кальмина, Л. В. Курас ; отв. ред. Б.В. Базаров. – Иркутск : Оттиск, 2012. – 300 с.
8. *Кальмина Л. В.* Транссибирская магистраль как распределитель экономических ролей забайкальских городов // Историческая урбанистика: прошлое и настоящее города : сб. науч. ст. – Курган : Курган. дом печати, 2015. – С. 336–345.
9. *Константинова Т. А.* «Генерал-майора Е. М. Жуковского назначить Военным губернатором Забайкальской области...» // Изв. Иркут. гос. ун-та. Сер. История. – 2016. – Т. 15. – С. 31–38.
10. *Ламин В. А.* Императивы формирования Российской транспортной системы // Императивы России в транспортную систему Восточной Азии : сб. науч. стат. – Улан-Удэ : Издат.-полиграф. комплекс ВСГАКИ, 2008. – С. 3–32.
11. Сибирь в составе Российской империи. – М. : Нов. лит. обозрение, 2007. – 368 с.

Railway Construction Projects within the Frames of Transbaikalia Integration into Siberian Economic Area at the Last Third of XIX Century

L. V. Kalmina

The Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, SB RAS, Ulan-Ude

Abstract. The article describes different ways of reliable transport infrastructure establishment in Transbaikalia for the sake of inclusion of the region into Siberian economic area and strengthening its strategic significance.

Keywords: Transbaikalia, transport infrastructure, railway, waterways, the merchants, strategic significance.

Кальмина Лилия Владимировна
доктор исторических наук
Институт монголоведения, буддологии
и тибетологии СО РАН
670042, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6
тел.: 8(3012) 55-63-78
e-mail: kalminal@gmail.com

Kalmina Lilia Vladimirovna
Doctor of Sciences (History)
Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies SB RAS
6, Sakhyanova st., Ulan-Ude, 670042
tel.: 8(3012) 55-63-78
e-mail: kalminal@gmail.com