

**СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНССИБА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ:
СРАВНЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ НАЧАЛ XX И XXI ВЕКОВ**

В статье представлены сформулированные к началу двадцатого века предложения о сооружении железной дороги, которая пролегла бы от Урала через Сибирь к Тихому океану. Отражен до сих пор поражающий великий замысел и державный размах в деле укрепления влияния России на тихоокеанских просторах.

Ни одно из событий в жизни административных территорий Российского Дальнего Востока не имело такого благотворного влияния на них, как строительство в регионе железнодорожных магистралей. Только с сооружением Транссиба, его ответвлений ускорились темпы заселения этих территорий. Резко возрос их экономический потенциал и усилилась геополитическая мощь России на тихоокеанском побережье. История показывает [1–3], что основная часть железных дорог на Дальнем Востоке была создана до 1917 г. и, соответственно, наиболее ощутимый вклад в транспортное развитие региона был осуществлен еще в царское время.

Кризис феодально-крепостной системы в России в середине девятнадцатого века привел к буржуазной реформе, положившей начало возникновению капиталистической формации в стране. Быстрое развитие капитализма в России после реформы, рост промышленной продукции и экспорта хлеба стимулировали ускоренное расширение железнодорожной сети в последующие годы. Проблема скорейшего железнодорожного строительства в России стала тогда одной из главных и активно обсуждалась в обществе. Велись дискуссии о том, что лучше — частное или государственное строительство. Было выбрано смешанное финансирование, предусматривающее активное привлечение частных, преимущественно отечественных капиталов, при одновременном проведении соответствующей протекционистской государственной политики. С этого времени, вплоть до 1917 г., периоды более активного частного строительства сменялись периодами преобладающего государственного участия в сооружении железных дорог под жестким управлением правительства. При этом государственный бюджет всегда нес основную долю расходов, а частные инвестиции лишь способствовали более бурному развитию российского железнодорожного хозяйства.

Предложения о сооружении железной дороги от Урала через Сибирь к Тихому океану высказывались еще в середине девятнадцатого века. Было очевидно, что без надежных путей сообщения невозможно управлять богатейшими сибирскими и восточными районами российской империи. На высочайшее имя «императора всея Руси» от сибирских купцов и промышленников подавались многочисленные прошения. В тот же адрес были направлены письма генерал-губернатором Восточной Сибири Н.Н. Муравьевым-Амурским, Приамурским генерал-губернатором бароном А.Н. Корфом, Иркутским генерал-губернатором графом А.П. Игнатьевым, в которых доказывалась необходимость прокладки железных дорог на востоке России, поскольку дальнейшее экономическое развитие этого обширного и богатейшего края без них признавалось невозможным.

К началу двадцатого века Россия переживала бурный экономический подъем, а скорейшее освоение Сибири, которая к тому времени давала казне почти треть доходов, было крайне необходимым. В этот период железнодорожное строительство широко велось в Центральной России. Железные дороги достигли Оренбурга, строилась маги-

страль от Самары через Уфук Златоусту и Миассу. Возникли реальные предпосылки для изысканий и проектирования железнодорожной магистрали Сибири.

Обоснованные и настойчивые просьбы сибирских генерал-губернаторов, серьезные политические и экономические предпосылки заставили российского императора Александра III в конце концов принять решение о строительстве Великого Сибирского пути. Будущая Сибирская железная дорога должна была обеспечить военно-стратегические интересы России на Дальнем Востоке, доступ к богатейшим запасам природных ресурсов, ускоренное экономическое развитие региона, миграцию населения из центра страны.

По проектному плану сооружения Великой Сибирской магистрали, утвержденному в 1892 г., намечалось продление Забайкальской линии параллельно Амуру от Сретенска до Хабаровска. Но затем родилась новая идея — соединить Сибирскую дорогу с Уссурийской коротким путем — через Маньчжурию. Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), как назвали этот участок, обеспечила более прямую трассу Великой Сибирской магистрали (Транссиба), сократив длину последней на 514 верст (1 верста = 1067 м).

Впервые рекомендации о сооружении КВЖД возникли после проведения изысканий трассы вдоль Амура, которые показали, что запроектированное продолжение Транссиба от Сретенска по долине Амура до Хабаровска сопряжено со значительными техническими трудностями. Продолжение этой трансконтинентальной магистрали до Владивостока по прямому железнодорожному пути через Маньчжурию представлялось более выгодным в экономическом и эксплуатационном отношениях.

Международное положение Китая в предшествующие строительству КВЖД годы было чрезвычайно сложным. Во второй половине девятнадцатого века усилилось иностранное проникновение в эту обширную азиатскую страну. Правительства Англии, Франции, Германии, Японии, Америки и других стран сочли весьма подходящей ситуацию кризиса Цинской династии, чтобы воспользоваться богатейшими природными и людскими ресурсами Китая. В результате, Англия прочно укрепилась в Гонконге, Франция — в Индокитае.

Наиболее агрессивные намерения по отношению к Китаю стала проявлять Япония: в 1895 г., после ряда интервенционистских войн с Китаем, она навязала китайскому правительству кабальный Симоносекский договор, по которому Китай отказывался в пользу Японии от своих преимущественных прав в Корее, уступил Формозу (Тайвань) и Пескадорские острова, соглашался на передачу «в аренду» Ляодунского полуострова с городами Дайрен и Порт-Артур.

После заключения Симоносекского договора Россия в этом же году предъявила Японии союзный (англо-франко-русский) ультиматум и вынудила ее отказаться от главного трофея японо-китайской войны — Ляодунского полуострова. Вскоре после этого Россия предоставила Китаю заем в 400 млн франков и организовала в г. Хабаровске Русско-Китайский банк. В 1896 г. был заключен Россией военный союз с Китаем и договор на постройку КВЖД.

На основании полученного от Китая согласия на прокладку рельсового пути было образовано частное акционерное общество КВЖД, учредителем которого был Русско-Китайский (с 1910 г. — Русско-Азиатский) банк. Именно этому банку (а стало быть, акционерному обществу КВЖД) китайское правительство и разрешило построить и эксплуатировать дорогу. Акции Общества могли приобретать как китайские, так и русские подданные. Китайское правительство отказалось от всякого вмешательства в финансовую сторону деятельности акционерного общества КВЖД, т.е. доходы от

эксплуатации построенной дороги освобождались от каких бы то ни было сборов и налогов. Однако по договоренности сторон все же предусматривалась возможность выкупа КВЖД Китаем через 36 лет после окончания ее строительства, а через 80 лет после начала эксплуатации — безвозмездная передача китайской стороне этой железной дороги.

В соответствии со специальным соглашением об условиях сооружения магистрали, России не разрешалось иметь свои войска на территории Северной Маньчжурии, где предполагалось прокладка КВЖД, а после окончания работ по ее строительству допускалась лишь транзитная перевозка российских войск по этой железной дороге между станциями на русской территории и без остановок в пути под каким бы то ни было предлогом. Акционерное общество КВЖД взяло на себя обязательство содержать будущую магистраль в работоспособном состоянии, безостановочно поддерживать прямое сообщение с русской железнодорожной сетью, соблюдая ту же скорость движения составов, что и на сибирской части Транссиба.

Руководство деятельностью акционерного общества КВЖД принадлежало правлению, председателя которого назначало китайское правительство. Важнейшей обязанностью председателя правления было осуществление контроля за точным соблюдением акционерным обществом КВЖД обязательств перед китайской стороной и поддерживать связь данного общества с китайскими властями. Товарища (заместителя) председателя правления избирали акционеры, но утверждался он министерством финансов Российской империи. Первое заседание правления акционерного общества КВЖД состоялось в Санк-Петербурге в декабре 1896 г. Товарищем председателя правления с 1896 г. по 1903 г. состоял С.И. Кербедз, а в период 1903–1920 гг. — А.Н. Венцель. Первые партии русских инженеров во главе с главным строителем и изыскателем КВЖД А.И. Юговичем прибыли в Маньчжурию в июле 1897 г. и начали вести обстоятельные изыскания по двум направлениям: северному — на Цицикар и южному — на Бодунэ и Нингуту, при этом предпочтение было отдано по техническим и экономическим соображениям северному направлению.

Одновременно с изысканиями трассы был принят ряд мер для обеспечения подвоза строительных материалов. Условия для их доставки были очень тяжелыми, поскольку невозможно было подойти к месту работ ни с запада, ни с востока: Забайкальская железная дорога еще не эксплуатировалась, а на Уссурийской не была еще проложена самая трудная в техническом отношении часть линии через Хехцирский перевал. По этим причинам решили начать постройку от Харбина, с подвозом стройматериалов по рекам Сунгари, Амуру и Уссури, для чего пришлось создать особое речное пароходство КВЖД.

В 1900 г., когда по всей дороге уложили 1300 км сплошного рельсового пути, в Китае вспыхнуло ихэтуаньское (боксерское) восстание. Железнодорожная охрана и служащие дороги героически защищали объекты стройки, но около 80 % железнодорожной линии были захвачены восставшими и подверглись полному разгрому. Из уложенного рельсового пути уцелело менее одной трети — 400 верст, почти все станционные постройки и жилые помещения были сожжены и уничтожены, склады материалов расхищены, значительная часть подвижного состава оказалась разбитой и растащенной, был испорчен телеграф, разрушены угольные копи дороги. И все же после ликвидации беспорядков укладка пути велась такими быстрыми темпами, что на всем протяжении дороги в октябре 1901 г. железнодорожное полотно было восстановлено и приведено в рабочее состояние. По КВЖД сразу же началась перевозка пассажиров и почты.

Уже с 1 июля 1903 г. на КВЖД открылось регулярное пассажирское и товарное движение. Эксплуатация КВЖД в первые годы ее открытия проходила в сложных условиях. В период 1904–1905 гг. шла русско-японская война. Техническая и экономическая отсталость России, неподготовленность к войне, крупные просчеты в направлении железнодорожного строительства на Дальнем Востоке, а также неэффективное командование армией и флотом привели империю к позорному миру.

На протяжении длительного времени КВЖД была яблоком раздора между Россией и Японией. Ее огромную роль для экономики Маньчжурии быстро оценили железнодорожные магнаты Америки, в первую очередь Гарриман. Не случайно поэтому посредничество в заключении мирного договора между Японией и Россией после войны 1905 г. взяла на себя Америка. Этот договор был подписан 5 сентября 1905 г. в американском городе Портсмуте. Он существенно ограничивал интересы как России, так и Японии в Китае, хотя в более выгодном положении оказывалась все же Япония. В соответствии с Портсмутским договором к Японии отошла южная часть Сахалина, Порт-Артур, Корея. Бесплатно была передана японцам 1025-километровая Китайская южная железная дорога от станции Куаньченцзы (на КВЖД) до Порт-Артура со всем подвижным составом и каменноугольными копиями. Акционерное общество КВЖД лишилось своего коммерческого порта Дальний и морского торгового флота, а также железнодорожных концессии в Корее и в Северном Китае. Россия могла использовать Китайско-Восточную железную дорогу только в коммерческих целях.

КВЖД, построенная в отступление от первоначального плана сооружения Транссиба, взамен линии Сретенск — Хабаровск, не обеспечивала интересов России, что особенно стало очевидным после русско-японской войны. Поражение России в войне с Японией показало, что спрямление, достигнутое за счет строительства КВЖД, не удовлетворяло задачам экономического развития и укрепления обороны Дальнего Востока. Поэтому интерес к проектам Амурской и Николаевской железных дорог возродился с новой силой. В 1905 г. барон фон Розенберг представил императору Николаю II вариант Амурской линии, но С.Ю. Витте отверг данный проект. В этой связи небезынтересно заявление генерала А.Н. Куропаткина, который в должности военного министра и главнокомандующего русскими войсками в Китае был одним из активных сторонников С.Ю. Витте по колонизации Маньчжурии и строительству КВЖД.

В 1906 г. в Иркутске состоялось специальное совещание, на котором рассматривались проблемы путей сообщения в Сибири. Его участники высказались за строительство Амурской железной дороги как за дело первоочередной важности. Поддержали эту идею и местные купцы, и предприниматели, и многие заинтересованные лица. Вывод был один: дорогу необходимо строить на своей территории, а не на чужой. Поэтому и вернулись к старому варианту, одобренному еще в 1892 г. В 1908 г. Государственная дума приняла решение о строительстве Амурской железной дороги протяженностью 2041 верста от Сретенска до Хабаровска с ветвями к Нерчинску, Рейново и Благовещенску.

Начальным пунктом постройки избрали ст. Куэнга Забайкальской железной дороги. Отсюда до ст. Урюм простирался головной участок. А далее трасса делилась на три части: западную — от ст. Урюм до р. Керак, среднюю — от Керака до р. Дии и восточную — от р. Дии до Хабаровска с мостом через Амур. В 1908 г. приступили к работам на головном участке, в 1909 г. — на западном, в 1911 г. — на среднем с ветвью (108 км) к Благовещенску. Торжественная стыковка западного и восточного направлений дороги произошла 17 февраля 1914 г. на ст. Облучье. Поезд, в котором находились губернатор края шталмейстер Н.Л. Гондатти и начальник работ по сооружению дороги

инженер А.В. Ливеровский, в первый раз проследовал через место смычки полотна, открыв сквозное движение. В марте 1914 г. комиссия Государственной думы приняла законопроект о разрешении обратить рабочие ветви Амурской железной дороги в постоянные и о постройке здания для управления дороги в Алексеевске (г. Свободный).

Строительство западного участка Амурской магистрали было завершено в 1913 г., среднего участка — в 1914 г. В 1915 г. строители закончили укладку рельсов Восточно-Амурской железной дороги. 5 октября 1916 г. состоялась торжественная церемония открытия железнодорожного 2590-метрового моста через Амур. С вводом в эксплуатацию Амурской железной дороги завершилось строительство Транссиба к порту Владивосток.

В 1912 г. на съезде золотопромышленников Амурской области вновь был поднят вопрос о необходимости постройки Амуро-Николаевской железной дороги. Данная дорога не только открывала еще один выход к побережью Тихого океана, но и позволила активизировать добычу золота в Зейском, Селемджинском, Амгунском, Лимурийском, Николаевском и Тумнинском золотопромышленных районах, увеличить вылов рыбы в низовьях Амура.

В июле 1916 г. в Хабаровске состоялось IV особое междуведомственное дорожное совещание, председательствовал на котором генерал-губернатор края, Шталмейстер Высочайшего Двора Н.Л. Гондатти. На данном совещании разгорелась дискуссия о первоочередном строительстве Ленской или Николаевской железных дорог. Губернатор Сахалинской области Л. Григорьев представил свои соображения о необходимости «скорейшего сооружения рельсового пути, соединяющего Николаевск с Амурской железной дорогой», предложил поддержать проект Г.В. Ацрианова и Арсеньева, выдвинув стратегические и чисто экономические доводы. Григорьева поддерживали крупные золотопромышленники и судовладельцы Левашов, Опарин, Кузнецов, Саяпин, Мордвинов, Чурин, Орлов и другие. Совещанием было принято решение: утвердить вопросы о строительстве Николаевской, Ленской, Якутской, Джалиндинской, Де-Кастринской железных дорог. Поручить заинтересованным ведомствам приступить к собиранию на местах материалов по топографии местности, пересекаемой дорогой, о ее горных и лесных богатствах, наконец, выяснить условия их колонизации».

Тогда же, в 1916 г., Кабинет министров Российской империи утвердил представленный Министерством путей сообщения «План железнодорожного строительства на 1917–1930 гг. в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке». Всего намечалось построить 9133 версты железных дорог, в том числе: в 1917–1922 гг. построить 5868 верст, в 1923–1927 гг. — 1420 верст, в 1928–1930 гг. — 1845 верст. К разряду первоочередных с выполнением всех объемов работ в 1917–1922 гг. были отнесены железные дороги: 900-верстный рельсовый путь от Николаевска-на-Амуре до ст. Алексеевка Амурской железной дороги; 82,7-верстный железнодорожный путь от села Софийска-на-Амуре до Де-Кастри; 307,9-верстная Джалиндинская магистраль (от ст. Рухлово до прииска «Лебедный»). В 1917–1922 гг. намечалось построить Ленскую железную дорогу (Тайшет – Усть-Кут – Бодайбо) и Сучанскую ветку (Кангауз – Сучан – бухта Святой Ольги). В 1923–1927 гг. намечалось построить железнодорожные линии: Кербинский склад — прииск Лимури — Киселевка-на-Амуре — Циммермановка — Софийск-на-Амуре; Хабаровск — село Пермское-на-Амуре — река Горин — Кербинский склад на Амгуни. В 1928–1930 гг. намечалось построить железнодорожную линию от села Пермское-на-Амуре до Императорской Гавани.

Без сомнения, этот план был бы осуществлен, потому что в Российской Империи все планы выполнялись неукоснительно. До сих пор поражает великий замысел и держав-

ный размах в деле укрепления влияния России на тихоокеанских просторах. К сожалению, в последующие годы внимание к транспортному освоению Дальнего Востока заметно ослабло. Не все намеченные линии были построены даже к концу двадцатого века.

Библиографический список

1. Буркова В. Ф., Зуев В. Ф. Дальневосточная магистраль России. Хабаровск: Частная коллекция, 1997. 352 с.
2. Дорога — это жизнь. К 100-летию Забайкальской железной дороги. Чита: Забтранс, 2000. 488 с.
3. Зуев В. Ф. Первопроходцы восточных магистралей России. Комсомольск-на-Амуре: Комсомольское отделение ДВЖД, Тындинское отделение ДВЖД, 1998. 448 с.