

Оригинальная статья / Original article

УДК 625.1(59)(09)

DOI: <http://dx.doi.org/10.21285/2415-8739-2018-2-158-164>

ИЗ ИСТОРИИ МЫСОВСКОГО ПРОЕКТА КЯХТИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

© В.Г. Третьяков

Иркутский государственный университет путей сообщения,
664074, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Чернышевского, 15.

Аннотация. В статье анализируется один из малоизвестных проектов Кяхтинской железной дороги от ст. Мысовая до г. Кяхты, которую кяхтинское купечество предполагало построить за счет собственных средств. Рассматриваются детали процесса подготовки материалов по созданию Акционерного общества «Кяхтинская железная дорога». Особый интерес вызывают положения устава акционерного общества. Затрагиваются вопросы истории проведения изыскательских и проектных работ в этом направлении железнодорожного строительства, предпринят анализ работы изыскательских партий как по мысовскому, так и по верхнеудинскому направлениям. Показываются основные доводы защитников этого варианта проекта Кяхтинской железной дороги перед иными, указываются причины, приведшие к тому, что правительство и Государственная дума отдали предпочтение верхнеудинскому варианту трассы, строительство которого должно было осуществляться за государственный счет. Рассматриваются те усилия, которые кяхтинское купечество прилагало к организации постройки железной дороги по мысовскому варианту за свой счет в условиях Первой мировой войны, сорванные начавшейся революцией и последовавшей за ней шестилетней гражданской войной.

Ключевые слова: история железных дорог России, железнодорожное строительство, Транссибирская магистраль, Сибирская железная дорога, инженер А.И. Верблюнер, Кяхтинская железная дорога, станция Мысовая, Трансмонгольская магистраль, Верхнеудинское направление Кяхтинской дороги, кяхтинское купечество.

Информация о статье. Дата поступления 1 февраля 2018 г.; дата принятия к печати 12 марта 2018 г.; дата онлайн-размещения 30 июня 2018 г.

Формат цитирования. Третьяков В.Г. Из истории мысовского проекта Кяхтинской железной дороги // Известия Лаборатории древних технологий. 2018. Т. 14. № 2. С. 158–164. DOI: 10.21285/2415-8739-2018-2-158-164

FROM THE HISTORY OF THE MYSOVSKY PROJECT OF THE KYAKHTA RAILWAY

© V.G. Tretyakov

Irkutsk State University of Railway Transport,
15 Chernyshevsky Str., 664074 Irkutsk, Russian Federation

Abstract. One of little-known projects of Kyakhta Railroad from the station Mysovaya to Kyakhta which the Kyakhta merchants assumed to construct at the expense of own means is analyzed here. Details of process of preparation of materials on creation of Kyakhta Railroad Joint-stock company are considered. Provisions of the Charter of Kyakhta Railroad joint-stock company are of particular interest of the author. The questions of history of carrying out prospecting and project works on this direction of railway construction are raised, the analysis of work of prospecting parties both on Mysovsky, and on Verkhneudinsky directions is undertaken. The main arguments of defenders of the project of this version of the project of Kyakhta Railroad before others are shown. The reasons which have led to the fact that the government and the State Duma have given preference to Verkhneudinsky option of the route which construction had to be carried out at the expense of the state budget are specified. Those efforts which the Kyakhta merchants persistently made for the organization of construction of the railroad for Mysovsky option at own expense in the conditions of the begun World War I, broken by the begun Revolution and the followed her six years' Civil War are considered.

Keywords: history of the railroads of Russia, railway construction, Trans-Siberian Railway, Siberian railroad, engineer A.I. Verblyuner, Kyakhta railroad, Mysovaya station, Transmongolian highway, Verkhneudinsky direction of Kyakhtinskaya Road, Kyakhta merchants

Article info. Received February 1, 2018; accepted for publication March 12, 2018; available online June 30, 2018.

For citation. Tretyakov V.G. From the history of the Mysovsky Project of the Kyakhta railway. *Izvestija Laboratorii drevnih tehnologij = Journal of Ancient Technology Laboratory*. 2018. Vol. 14. No. 2. Pp. 158–164. DOI: 10.21285/2415-8739-2018-2-158-164. (In Russian).

В ходе сооружения железнодорожной магистрали через Сибирь появилось немало предложений о строительстве новых железных дорог в Сибирском регионе. Среди них заметно выделялись проекты Кяхтинского направления. Под Кяхтинской железной дорогой понимался участок магистрали, который должен был соединить Транссибирскую железную дорогу с крупным торговым центром – Кяхтой. Главное, что разделяло инициаторов создания Кяхтинской дороги – это вопрос о направлении ее прохождения: от какого участка Транссиба пойдет дорога на Кяхту? Наиболее часто в документах и периодической печати встречались предложения о начале Кяхтинской железной дороги от ст. Мысовск.

Сегодня мы редко пользуемся этими названиями. Хотя многие идеи проектов были реализованы на практике. Так, созданная Трансмонгольская магистраль получила официальное название Улан-Баторская железная дорога, которая является совместной собственностью России и Монголии. Ее составной частью стала Ургинская дорога. Идея Кяхтинской дороги была воплощена в линии Заудинск – Наушки. Но несомненным является то, что путь от идеи к проекту и его воплощению был весьма непрост и достаточно долгим. Но сегодня мы имеем возможность констатировать его правильность или неправильность.

Торговые отношения между двумя государствами складывались долго: устраивались тракты, по которым доставлялись товары, выявлялись места успешного сбыта товаров, а так же наиболее удобные рынки для закупки русскими купцами монгольских товаров. Многие российские купцы торговали с Монголией и Китаем через Кяхту, другие – через Монды. Это были крупнейшие торговые пункты, и поэтому с началом строительства Транссибирской магистрали эти группы купечества забеспокоились о судьбе своего дела.

В 1906 г. в Иркутске прошло совещание, обсуждавшее проблему развития путей сообщения в Си-

бири, причем вопрос о необходимости соединения Сибирской железной дороги с Монголией обсуждался довольно широко (Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири, 1907; 1908). 13 декабря на заседании одной из секций обсуждалось состояние скотопрогонных трактов. Там, в частности отмечалось, что такие пути перегона скота работают в основном летом, а при наличии железной дороги скот можно было бы перевозить круглый год. Кроме того, на Кяхте были открыты месторождения минералов и полезных ископаемых. Поэтому строительство дороги становилось особенно выгодным (Там же, 1907. С. 145–146). На заседании 16 декабря рассматривались перспективные пути сообщения, и в том числе железнодорожный путь Верхнеудинск – Кяхта. Докладчиком по вопросу о строительстве железной дороги выступал инженер П.Н. Колотило. При обсуждении его доклада многие участники совещания предлагали создание пути к Кяхте от ст. Мысовой (г. Мысовск). Сразу же обнаружилось и противники, и сторонники обоих вариантов.

В условиях противоборства этих двух вариантов в октябре 1908 г. группа видных деятелей Кяхты, – братья Лушниковы, Крылов, Кошкин, Соколов и другие, – просили Иркутского генерал-губернатора оказать содействие в получении разрешения на изыскания для постройки железнодорожной трассы от Мысовая до Кяхты. При этом половину всех расходов готово был принять на себя купечество Кяхты. Оформленное ходатайство с приложением заявления кяхтинских купцов управляющий Иркутской губернией направил в Министерство путей сообщения. Возможно, именно это ходатайство кяхтинского купечества и послужило поводом в правительстве и Министерстве путей сообщения использовать частный капитал при дальнейшем железнодорожном строительстве в Сибири. Такие рекомендации были направлены сибирским губернаторам.

Весной 1909 г. от имени Иркутского генерал-губернатора по всем крупным центрам губернии разошлась информация о том, что Совет министров в целом заинтересован в изучении вопроса об использовании частного капитала в железнодорожном строительстве и дал поручение начальнику края лично изучить такие возможности. Интересно, что лишь только Кяхтинские купцы, обсудив этот вопрос на специальном собрании, решили участвовать в железнодорожном строительстве. Однако они считали, что начало этой линии должно быть в Мысовске (Краткая записка по вопросу о проведении Кяхтинской железной дороги, 1914. С. 3–5). А поскольку все заинтересованные стороны (Правительство, МПС, губернские власти) приветствовали инициативу Кяхтинского торгового общества, то в августе 1909 г. купечеству было выдано разрешение на изыскательские работы по намеченному направлению Мысовая – Кяхта.

Подав ходатайство об изысканиях, члены инициативной группы начали разработку проекта Устава будущего акционерного общества «Кяхтинская железная дорога». В разделе о цели учреждения Общества и условиях его образования говорилось, что это акционерное общество образуется для организации всех работ по постройке и эксплуатации железнодорожной линии с нормальной колеи, которая должна будет пролечь от ст. Мысовой Забайкальской железной дороги через город Троицкосавск до Кяхты. Согласно проекту, Обществу разрешалось возводить и обустроить пристани, склады и элеваторы, создавать другие хозяйственные сооружения, соединяя их с дорогой подъездными путями. Согласно проекту Устава, протяженность Кяхтинской железной дороги намечалась в 224 версты. По согласованию с МПС, Обществу предоставлялась возможность изменять протяженность линии, не превышая 3 % от общей протяженности и не увеличивая при этом объемы строительного капитала. Положения Устава предусматривали, что в течение 81 года со дня сдачи в эксплуатацию акционерное общество будет владельцем железной дороги и всех сооружений при ней. А по истечении этого срока сама Кяхтинская дорога и все ее сооружения переходили безвозмездно в собственность государства (Проект Устава

общества Кяхтинской железной дороги. С. 1–3). Таким образом, инициаторы образования АО все детально продумали, получили разрешение на изыскательские работы и провели их.

Стоит заметить, что и на межведомственном совещании по вопросу об укреплении русского влияния в Монголии, проходившем в 1911 г. при Министерстве торговли и промышленности, сложилось мнение, что постройка Кяхтинской железной дороги есть значительное дело, имеющие крупное значение для снабжения монгольским скотом территорий российского Дальнего Востока, что дорога сыграет положительную роль в развитии товарообмена с Монголией и через Монголию с Китаем. В целом до 1912 г. вариант Мысовая – Кяхта – Урга признавался самым привлекательным (РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 365. Л. 28–30).

Согласно распространенным в те годы мнениям, эта железнодорожная линия должна была привести к увеличению оборотов торговли с Китаем (ведь речь шла о модернизации издревле существующего канала коммуникации) через Кяхту и позволить удержать за Россией монгольский рынок. Значение дороги подчеркивалось еще и тем, что в китайских газетах все чаще стали появляться публикации, обосновывавшие необходимость скорейшего создания железнодорожного пути от Пекина к Монголии. Естественно, в случае быстрого возведения этой дороги, в Монголию хлынули бы потоки товаров, привезенных морем. В этом случае Россия непременно потеряла бы серьезное влияние в этом регионе, восстановить которое быстро вряд ли удалось даже в случае прокладки линии Мысовск – Кяхта. На эту угрозу указывала и монгольская делегация, прибывшая в Петербург в августе 1911 г. добиваться признания независимости своей страны и помощи в противостоянии китайской колонизации. Делегация подготовила специальное послание русскому царю, в котором среди прочего было и предложение о строительстве железной дороги (Чимитдоржиев, 1987. С. 134; Ганжуров, 1997. С. 22). Таким образом, монгольская делегация сама предлагала строить железную дорогу до Монголии и в Монголию.

Когда от правительства было получено разрешение на изыскательские работы, под руково-

дством А.И. Верблюнера были снаряжены три рабочие группы. Одновременно с ними работала геологическая партия Восточно-Сибирского отдела Географического общества под руководством известного геолога профессора А.В. Львова. Экспедиция показала, что район пролегания будущей железной дороги богат природными ресурсам: здесь были многочисленные залежи гранитов, базальтов, сиенитов, сланцев, были найдены месторождения золота, железной руды, каменного угля и др.

Проанализировав данные изысканий, А.И. Верблюнер обосновывал эффективность строительства участка от Мысовой до Кяхты, от которой легко могла быть проложена Трансмонгольская железнодорожная магистраль (Верблюнер, 1911. С. 11–40; Каминский, 1911. С. 40–44). Он подчеркивал, что движение на Кяхту всегда преобладало с запада, а не с востока (Верблюнер, 1911. С. 16–20). От Мысовой до Кяхты по купеческому тракту насчитывалось около 190 верст, от Верхнеудинска до Кяхты – 214, от Мысовой до Верхнеудинска – 134. «Лишний пробег в преобладающем направлении от Мысовой через Верхнеудинск на Кяхту составит таким образом $134 + 214 - 190 = 158$ верст», – заключает Верблюнер. Получалось, что железнодорожная линия из Мысовой в Кяхту по проекту была длиннее существующей колесной дороги всего на 3,6 версты, но на 30 верст была короче той линии, которую можно было провести от Верхнеудинска (Там же. С. 20–21).

По проекту А.И. Верблюнера Кяхтинская железная дорога должна была иметь протяженность основного хода 233,53 версты, протяженность ветвей к пристани на р. Селенге – 3,16 верст, станционных путей – 59,30 верст, разъездных путей (для разъездов коммерческих и воинских поездов) – 26,25 версты. Общая длина этой линии определялась в 312,24 версты. В сутки планировалось пропускать по одной паре пассажирских, товарно-пассажирских, до семи пар товарных и 21 пару воинских поездов (Верблюнер, 1911. С. 36–38; Тиваненко, 1978. С. 156–158).

В апреле 1909 г. в Иркутске участники совещания о состоянии и развитии путей сообщения в Сибири председательством генерал-губернатора признали важное значение линии Мысовск – Кяхта. В

1912 г. тот же вопрос рассматривался на двух «высоких» совещаниях, проходивших в Троицкосавске и в Иркутске. В обоих случаях вариант Мысовая – Кяхта признавался эффективнее, варианта Верхнеудинск – Кяхта. Несколько совещаний по этому вопросу проходило и в 1913 г., и каждый раз на этих совещаниях предпочтение отдавалось проекту Мысовск – Кяхта как «наиболее отвечающим нуждам и задачам государства» (ГАИО. Ф. 25. Оп. 10. Д. 2192. Л. 31 об.; РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 365. Л. 15–30). В числе аргументов называли:

- верхнеудинский вариант удлиняет путь на 150 верст;

- линия Мысовая – Кяхта позволит осваивать и развивать Джидинский край и Боргойские степи (граничащие с Монголией на протяжении до 600 верст), где имелось много свободной земли, в то время как вдоль линии Верхнеудинск – Кяхта свободных земель уже нет;

- мысовской вариант будет способствовать развитию золотопромышленности края, он же делает доступным заготовку леса на Хамар-Дабане;

- Мысовая – Кяхта надежно свяжет Монголию с Байкалом, что было очень важно, ибо население севера Байкала нуждалось в монгольском мясе (РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 365. Л. 15–18).

Иначе на этот вопрос смотрела верхнеудинская общественность, явно обеспокоенная стремлением кяхтинского и мысовского купечества убедить иркутского генерал-губернатора и министра путей сообщения в преимуществах своего варианта. Как только были завершены изыскания и опубликованы материалы А.И. Верблюнера, администрация Верхнеудинска начала активно выступать за обоснование необходимости и эффективности строительства трассы до Кяхты по верхнеудинскому направлению, развернув широкую критику мысовского проекта.

Конечно, судьба вариантов проектов будущей дороги фактически решалась не на съездах и совещаниях, а в аппарате МПС, правительстве, и даже в Государственной думе. Там конечно же знали о дискуссиях, но решать намеревались опираясь на материалы, которые были представлены в Министерство путей сообщения руководителями изыскательских партий. Летом 1912 г. были проведены

технические изыскания и экономические исследования этих проектов. Для обоих направлений был принят наименьший радиус закруглений (150 саж.), предельный уклон на горных участках – 0,015, а на остальных участках – 0,009. По обоим направлениям были также обследованы варианты линий на горных участках для замены уклона 0,015 уклоном 0,009 (РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 365. Л. 30–32). И вот по результатам рассмотрения обоих проектов, Министерство путей сообщения высказалось за направление Верхнеудинск – Кяхта ввиду его преимуществ по сравнению с более коротким (на 19 верст) мысовским направлением. В числе аргументов указаны: сравнительная легкость профиля, меньшая виртуальная длина, меньшая строительная стоимость и т. д. Но самое главное – в ходе проведенных экономических исследований района Кяхтинской дороги были сделаны выводы о вероятной бездоходности этой дороги, которая на первое время, по крайней мере, не обещала покрывать своих эксплуатационных расходов, как не покрывала их и Забайкальская дорога после 10 лет работы. Хотя то же исследование подтвердило возможность снижения дефицита по Кяхтинской дороге как самостоятельному предприятию в связи с возможным увеличением объемов добавочного груза на Забайкальскую магистраль, тем самым принося дороге значительный добавочный доход.

Таким образом, для обсуждения и принятия решения в Совет министров был представлен именно Верхнеудинский вариант проекта будущей дороги, а в специальной записке министр путей сообщения предлагал, во-первых, разрешить сооружение железной дороги Верхнеудинск – Кяхта за счет государства, во-вторых, утвердить строительную стоимость этой дороги с подвижным составом и оборотным капиталом в сумме 27 005 071 руб. с отпуском по сметам Министерства путей сообщения в зависимости от хода строительных работ (РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 365. Л. 30–32). Вопрос был рассмотрен и Государственной думой, решавшей вопрос о возможности сооружения этой дороги за счет казны (РГИА. Ф. 1278. Оп. 6. Д. 775. Л. 46). 3 октября 1913 г. на совещании в Совете министров был рассмотрен вопрос о необходимости и возможности продолжения строительства железной

дороги от Кяхты до Урги – продолжения железной дороги Верхнеудинск – Кяхта (Там же. Ф. 23. Оп. 10. Д. 365. Л. 35). Правда, рассмотрение этого вопроса на данном совещании имело предварительный характер, а выбор источника финансирования будущего строительства оставался в компетенции комиссии по новым железным дорогам.

21 июня 1914 г. Государственный совет и Государственная дума приняли закон о стоимости сооружения железнодорожной линии Верхнеудинск – Кяхта и об отпуске из государственного казначейства средств на сооружение этой линии. Строительная стоимость сооружаемой железнодорожной линии от ст. Верхнеудинск Забайкальской железной дороги до слободы Кяхта определялась в сумме не свыше 24 709 822 руб. (РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 365. Л. 73–75)

Таким образом, вопрос о строительстве Кяхтинской железной дороги через Верхнеудинск на Кяхту был решен к середине 1914 г. Строительство дороги фактически было сорвано начавшейся мировой войной. Характерно, что в трехлетнем плане общеимперских изыскательских работ на 1915–1917 гг. эта дорога не запланирована, ибо она считалась уже разрешенной к строительству и даже как строящейся (История железнодорожного транспорта России, 1994. С. 298–299). Однако в списке линий, включенных в план железнодорожного строительства, принятый особым межведомственным совещанием 30 июня 1916 г., линия Верхнеудинск – Кяхта значилась в первой очереди (НАРБ. Ф. 10. Оп. 1. Д. 2507. Л. 590–592).

Конечно, всем было ясно, что в условиях войны строить железную дорогу на Кяхту государство не сможет. 15 февраля 1916 г. представители кяхтинского купечества во главе с братьями Лушниковыми вновь обратились в МПС с просьбой о разрешении создания специального акционерного общества для сооружения железной дороги от Мысовой до Кяхты; причем такое строительство они собирались осуществить за собственный счет (РГИА. Ф. 274. Оп. 6. Д. 35. Л. 5–6). Интересно, что главная проблема в организации такого строительства была связана с наличием принятого уже Закона от 21 июня 1914 г., которым было установлено, что сооружение железнодорожной линии Верхне-

удинск – Кяхта должно проводиться за государственный счет (Там же. Л. 2). Поэтому, не возражая в принципе против предложения кяхтинцев, Министерство путей сообщения должно было теперь добиться отмены положений этого закона. Только в июне 1916 г. МПС вынесло этот вопрос на обсуждение особого межведомственного совещания по выработке плана железнодорожного строительства. Предварительно Министерство путей сообщения в феврале 1916 г. направило предложения Лушниковых в Министерство финансов. Изучив эти предложения кяхтинцев, Министерство финансов в своем ответе МПС от 4 апреля 1916 г. отметило, что не возражает. При этом министр финансов отмечал, что не стоит питать особых надежд на более быстрое создание этой линии частными предпринимателями против государственного строительства, поскольку, по его мнению, все имеющиеся экономические расчеты указывают на заведомо малую доходность этой дороги и вполне вероятным увеличением ее стоимости (Там же. Л. 3–4). Конечно, в условиях затяжной войны правительство было заинтересовано в привлечении частного капитала во всех сферах производства, в том числе и в железнодорожном строительстве, но все же требовалось добиться специального решения этого вопроса правительством и Государственной думой.

Начавшиеся революции помешали реализации планов кяхтинского купечества по сооружению линии от Мысовой на Кяхту. В ходе гражданской войны Верхнеудинск становится крупным центром – столицей Бурят-Монгольской АССР, а Мысовая остается маленькой станцией. Теперь инициатива сооружения железной дороги на Кяхту и далее на Монголию перешла к руководству республики, оп-

ределявшему выбор направления, а, следовательно, теперь о Мысовском варианте не было уже и речи.

Мы, вероятно, должны задаться вопросом: какой из вариантов (казенный или акционерный) скорее был бы осуществлен и способствовал бы продолжению этой дороги от Кяхты до Урги? Проанализировав все имеющиеся документы, можно прийти к выводу, что акционерное общество эту работу в принципе в тех условиях могло проделать раньше, чем государство. В принципе, могло случиться и так, что акционерное общество имело бы линию Мысовая – Кяхта, а государство линию Верхнеудинск – Кяхта. В тех условиях возможны были различные варианты. Поэтому проволочки с решением этого вопроса не совсем понятны. Так, например, вопрос об убытках не является главным, так как борьба с убыточностью является обязанностью самого акционерного общества, а не государства.

С современных позиций, очевидно, что и правительство и Государственная дума приоритет отдавали строительству новых железных дорог только за государственный счет и не поддерживали участие частного и иностранного капитала при сооружении не только железных дорог, но промышленных объектов вообще. В настоящее время мировой опыт, особенно опыт Китая, а сегодня и самой России, показывает, что для быстрого развития экономики необходимо использовать все ресурсы: государственные, иностранные, частные, во всех их взаимосвязях. Главное, чтобы вклады отвечали государственным интересам России и повышали благосостояние ее народа.

Библиографический список

Верблюнер А.И. Проект постройки железной дороги от Мысовска до Троицкосавска и Кяхты в связи с ее продолжением по Монголии через Ургу и Калган. Т. 12. Вып. 1–2. Санкт-Петербург: Сенат. тип., 1911. С. 11–40.

Ганжуров В.Ц. Россия и Монголия (история, проблемы, современность). Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 1997. 183 с.

References

Verblyuner A.I. *Proekt postroiki zheleznoi dorogi ot Mysovska do Troitskosavska i Kyakhty v svyazi s ee prodolzheniem po Mongolii cherez Yrgu i Kalgan* [The project for the construction of a railway from Mysovsk to Troitskosavsk and Kyakhta in connection with its continuation to Mongolia through Urga and Kalgan]. Vol. 12. Iss. 1–2. Saint Petersburg: Senatskaya tipografiya Publ., 1911, pp. 11–40. (In Russian).

Ganzhurov V.Ts. *Rossiya i Mongoliya (istoriya, problemy, sovremennost')* [Russia and Mongolia (history, problems, modernity)]. Ulan-Ude: Buryat Science Center of the

История железнодорожного транспорта России. В 3 т. Т. 1. 1836–1917. СПб.: «Иван Федоров», 1994. 336 с.

Каминский А.А. К вопросу об определении абсолютных высот Мысовой и Троицкосавска. Т. 12. Вып. 1–2. Санкт-Петербург: Сенат. тип., 1911. С. 11–40.

Краткая записка по вопросу о проведении Кяхтинской железной дороги. Иркутск, 1914. 16 с.

Проект Устава общества Кяхтинской железной дороги. 27 с.

Тиваненко А. Забытые дороги Хамар-Дабана (кругобайкальские тракты) // Байкал. 1978. № 3. С. 154–158.

Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири / под. ред. В. Попова. В 2 т. Т. 1. Иркутск: Канцелярия Иркут. генерал-губернатора, 1907. 215 с.

Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири / под. ред. В. Попова. В 2 т. Т. 2. Иркутск: Канцелярия Иркут. генерал-губернатора, 1908. 479 с.

Чимитдоржиев Ш.Б. Россия и Монголия. М.: Наука, 1987. 233 с.

Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences Publ., 1997, 183 p. (In Russian).

Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii [History of railway transport in Russia]. In 3 vol. Vol. 1. 1836–1917. Saint Petersburg: “Ivan Fedorov” Publ., 1994, 336 p. (In Russian).

Kaminskii A.A. *K voprosu ob opredelenii absolyutnykh vysot Mysovoi i Troitskosavska* [To the question of determining the absolute altitudes of the Mysovaya and Troitskosavska]. Vol. 12. Iss. 1–2. Saint Petersburg: Senatskaya tipografiya Publ., 1911, pp. 11–40. (In Russian).

Kratkaya zapiska po voprosu o provedenii Kyakhtinskoj zheleznoi dorogi [A brief note on the conduct of the Kyakhta Railway]. Irkutsk, 1914, 16 p. (In Russian).

Proekt Ustava obshchestva Kyakhtinskoj zheleznoi dorogi [Draft Charter of the Society of Kyakhta Railway]. 27 p. (In Russian).

Tivanenko A. *Zabytye dorogi Hamar-Dabana (krugobajkal'skie trakty)* [The forgotten roads of Khamar-Daban (Circum-Baikal tracts)]. *Baikal*, 1978, no. 3, pp. 154–158. (In Russian).

Popov. V. *Trudy soveshchaniya 1906 g. v g. Irkutske o putyakh soobshcheniya v Sibiri* [Proceedings of the 1906 meeting in Irkutsk on the ways of communication in Siberia]. In 2 vol. Vol. 1. Irkutsk: Kantselyariya Irkutskogo general-gubernatora Publ., 1907, 215 p. (In Russian).

Popov. V. *Trudy soveshchaniya 1906 g. v g. Irkutske o putyakh soobshcheniya v Sibiri* [Proceedings of the 1906 meeting in Irkutsk on the ways of communication in Siberia]. In 2 vol. Vol. 2. Irkutsk: Kantselyariya Irkutskogo general-gubernatora Publ., 1908, 479 p. (In Russian).

Chimitdorzhiev Sh.B. *Rossiya i Mongoliya* [Russia and Mongolia]. Moscow: Nauka Publ., 1987, 233 p. (In Russian).

Сведения об авторе

Третьяков Валерий Григорьевич,
доктор исторических наук, профессор кафедры философии и социально-гуманитарных наук,
Иркутский государственный университет путей сообщения,
664074, Российская Федерация, г. Иркутск, Чернышевского, 15,
e-mail: tretvv@yandex.ru

Критерии авторства

Третьяков В.Г. выполнил исследовательскую работу, на основании полученных результатов провел обобщение, подготовил рукопись к печати, имеет на статью авторские права и несет полную ответственность за ее оригинальность.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Information about the author

Valery G. Tretyakov,
Doctor of Sciences (History), Professor of the Department of Philosophy and Social and Humanitarian Sciences,
Irkutsk State University of Railway Transport,
15 Chernyshevsky Str., Irkutsk 664074, Russian Federation,
e-mail: tretvv@yandex.ru

Attribution criteria

Tretyakov V.G. carried out research work, based on the obtained results he carried out generalizations, prepared the manuscript for publication, has copyright for the article and bears full responsibility for its originality.

Conflict of interest

The author declares no conflict of interest.