

Оригинальная статья / Original article

УДК 625.1(09)+908

DOI: <http://dx.doi.org/10.21285/2415-8739-2018-4-113-123>

## ПРЕДПОСЫЛКИ СООРУЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЗАБАЙКАЛЬЕ

© Н.В. Никифорова

Иркутский государственный университет путей сообщения

664074, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Чернышевского, 15

**Аннотация:** В XIX в. в Забайкалье неудовлетворенность путями сообщения как с соседними территориями, так и внутри края достигла особой остроты. Первые идеи о проведении железной дороги исходили от инженеров. Так, в 1837 г. Н.И. Богданов предлагал построить железную дорогу от Кяхты до Нижнего Новгорода, но проект, увы, так и не был представлен императору Николаю I. Одним из следующих поступило предложение предпринимателя П.М. Коллинса о сооружении рельсового пути за Байкалом. В статье раскрывается как суть предложений американского путешественника, так и ответа Второго Сибирского комитета, который категорически отвергнул условия Коллинса. В обсуждении предложения принимали участие высокие чиновники. Особую протекцию североамериканцу оказал генерал-губернатор Н.Н. Муравьев, которому правительство поручило «мягко» ответить отказом, ссылаясь на преждевременность предложения. Вновь вопрос о железной дороге в Забайкалье был поднят и получил свое окончательное разрешение в 1886–1890 гг., когда Иркутский и Приамурский генерал-губернаторы А.П. Игнатьев и А.Н. Корф предложили построить железнодорожные участки от Томска до Иркутска и от Байкала до Сретенска. По воле императора Александра III вопрос о «стальном пути» обсуждался в июне 1887 г. на совещаниях в Санкт-Петербурге, после чего изыскательские работы были выполнены, в том числе и в Забайкалье.

**Ключевые слова:** Сибирь, дороги, генерал-губернатор, проект, пути сообщения, предприятие, реки, строительство, товары, сооружения, направление

**Информация о статье:** Дата поступления 28 апреля 2018 г.; дата принятия к печати 28 мая 2018 г.; дата онлайн-размещения 28 декабря 2018 г.

**Для цитирования:** Никифорова Н.В. Предпосылки сооружения железной дороги в Забайкалье. *Известия Лаборатории древних технологий*. 2018;14(4):113–123. DOI: 10.21285/2415-8739-2018-4-113-123.

## THE PREREQUISITES OF RAILWAY BUILDING IN TRANSBAIKALIA

© Natalya V. Nikiforova

Irkutsk State University of Communications

15 Chernyshevsky Str., Irkutsk 664074, Russian Federation

**Abstract:** In the 19th century the dissatisfaction with means of transportation in Transbaikalia, both with the neighboring territories and inside the region reached special sharpness. The first ideas about carrying out the railway proceeded from engineers. So, in 1837 N.I. Bogdanov suggested to construct the railway from Kyakhta to Nizhny Novgorod that, alas, was not presented to the emperor Nicholas I. The next was the proposal on a construction of a railway line beyond Baikal made by businessman P.M. Collins. This proposal of the American traveler as well as the reply of the Second Siberian committee that absolutely rejected Collins's conditions are revealed in this article. High officials took part in discussion of the offer. The governor general N.N. Muravyev to whom the government charged to refuse "softly" pulled the special strings to the North American, referring to prematurity of the offer. Again, the question of the railway in Transbaikalia was brought up and got the final permission in 1886–1890 when the Irkutsk and Priamurye governor-generals A.P. Ignatyev and A.N. Korf suggested to build railway parts from Tomsk to Irkutsk and from Baikal to Sretensk. Thanks to it and to the will of the emperor Alexander III the issue of a steel way was discussed in June, 1887, at meetings in St. Petersburg then prospecting works were performed in all supposed area including the Transbaikalia.

**Keywords:** *Siberia, roads, governor general, project, means of communication, enterprise, rivers, building, goods, constructions, direction*

**Article info:** Received April 28, 2018; accepted for publication May 28, 2018; available online December 28, 2018.

**For citation:** Nikiforova N.V. The prerequisites of railway building in Transbaikalia. *Izvestija Laboratorii drevnih tehnologij = Journal of Ancient Technology Laboratory*. 2018;14(4):113–123. (In Russ.). DOI: 10.21285/2415-8739-2018-4-113-123.

В истории вопроса необходимости строительства самостоятельной железной дороги в Забайкалье отчетливо выделяются несколько периодов, когда в XIX в. с окраин Сибири в правительство стали поступать предложения о строительстве рельсового пути. Первые два периода были связаны с плохим состоянием путей сообщения, третий – характеризовался экономическими соображениями, в четвертый добавлялось стратегическое значение «стальной колеи». Устройство постоянного пути сообщения Иркутска с Забайкальским краем было всегда вопросом как административного, так и торгового плана. В конце XVIII – первой половине XIX в. почти все генерал-губернаторы по мере средств и сил постоянно стремились к решению этой трудной задачи, но, к сожалению, стремления их не имели успеха, несмотря на то, что впоследствии к ним подключились инженеры путей сообщения. Однако именно благодаря работе инженеров возникло первое предложение о проведении рельсового пути в Забайкалье.

Идея появилась в момент рождения первой российской железной дороги. В 1836 г. австрийский инженер Ф.А. фон Герстнер в своей записке «О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск, высочайше привилегированной его императорским величеством компанией» (Герстнер, 1836) предлагал построить железную дорогу, полезную для загородных прогулок с целью отдыха. В 1837 г. Н.И. Богданов, выполнявший изыскательские работы в Южном Прибайкалье для выбора направления Кругобайкальской гужевой дороги, в записке «Предположение устройства новой дороги для постоянного и беспрепятственного сообщения Иркутска с Забайкальским краем, с распространением сего предположения впоследствии для устройства путей сообщения по всему протяжению Сибири»

(РГИА<sup>1</sup>. Ф. 218. Оп. 1. Д. 1254. Л. 24–44 об.) на имя главноуправляющего путями сообщения обосновал необходимость прокладки железнодорожного пути в Забайкалье.

Таким образом, в России за небольшой промежуток времени было предложено два проекта железнодорожного строительства. В первом проекте железная дорога представлялась «увеселительной», во втором – даже не коммерческой, а государственной, поскольку Н.И. Богданов предлагал построить железную дорогу от Кяхты до Нижнего Новгорода, которая могла втянуть в сферу своего влияния огромные территории. Он писал: «... Огромное протяжение Сибири, доставляет к сему обширный круг действий: первоначально для улучшения сухопутных сообщений, потом для устройства водяных сообщений, дабы воспользоваться плаванием рек, которые ныне остаются без судоходства почти еще во всей Сибири не существующего и, наконец, для устройства железной дороги, выгоднейшего и удобнейшего способа сообщения от границы китайской до Нижегородской ярмарки. Для начального приступа к сему исполинскому предприятию, исполнение коего ныне, кажется, вовсе не возможным и несбыточным, представляется следующий удобный случай» (РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 1254. Л. 39). От Троицкосавской крепости, где были таможенные здания, до торговой слободы Кяхты, напротив китайского Маймачена, где предполагалось устроить обширный гостинный двор, расстояние около четырех верст. Из-за редко и мало выпадавшего снега на этом участке встречались значительные затруднения при перевозке российских товаров – до 400 тыс. пудов ежегодно. Перевозка производилась на неудобных двухколесных одноколках, стоимость перевозок в год составляла примерно 32 тыс. руб., т. е. около 8 коп. с

<sup>1</sup> Российский государственный исторический архив.

пуда (РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 1254. Л. 39 об.). Богданов считал, что после строительства от Троицкосавска новой Кругобайкальской гужевой дороги, которая, несомненно, улучшит транспортировку товаров, «... первым предметом для полезного употребления 200 тыс. руб. ежегодной пошлины, предполагавшейся собирать за перевозку товаров, представляется устройство железной дороги от Троицкосавска до Кяхты, от таможенных зданий до нового гостиного двора». «... Сии два здания одного ведомства и управления, – говорил Богданов, – для предполагаемой, но не существующей тайны китайской торговли, отдаленные одно от другого расстоянием около четырех верст, бы соединены железною дорогою, по быстроте сообщения в несколько минут времени, будут сближены и отправлению в оных таможенных действий, доставится удобность, как бы сии строения были соединены в одно место. Таможенный сбор сим способом может производиться с большим обеспечением выгод казны...» (РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 1254. Л. 40).

По мнению инженера, первая временная железная дорога могла быть построена всего за 40 тыс. руб., которые неминуемо возвратятся во второй год ее эксплуатации, в виду уменьшения платы за провоз товаров. После успешного опыта (а в успехе железной дороги Богданов не сомневался) эксплуатации железной дороги на границе Восточной Сибири посредством открытия займа капитала за счет ежегодного последующего дохода от наложения пошлины, появится возможность построить такую же «временную» железную дорогу от Троицкосавской таможни до Усть-Кяхты на расстоянии 19 верст, где по причине мало и редко выпадающего снега перевозка товаров производится в зимнее время всегда на колесах, а в Усть-Кяхте товар перекладывается на сани для дальнейшего следования по р. Селенга (РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 1254. Л. 40 об.). После эксплуатации «... двух временных железных дорог окажется выгодным продолжение устройства таковой же дороги от Усть-Кяхты до урочища Санхалак на расстоянии 67,5 версты, где по степному местоположению и недостатку снега не бывает зимнего пути, и потом далее по Кругобайкальской дороге; или признается полезным приступить к устройению постоянной же-

лезной дороги, вместо первоначально устроенной временной». Важным условием для строительства железных дорог в Забайкальском крае являлся близко расположенный железоделательный чугуноплавильный казенный Петровский завод. Строительство постоянной железной дороги требовало около 100 тыс. руб. на версту. «После успеха первоначальных предприятий в последствии можно было бы открыть заем в несколько миллионов рублей, сообразно доходам строительного капитала, которые постепенно будут увеличиваться» (Штукенберг, 1858. С. 298). «Быстрое приумножение общепользных сооружений, доход от коих, если будет постоянно и правильно обращаемом на сооружение других полезных сооружений, доставит способ привести в исполнение предложения, кои ныне могут казаться несбыточными, невозможными» (РГИА. Ф. 218. Оп. 1. Д. 1254. Л. 41 об.).

Смелый проект Н.И. Богданова не был представлен императору Николаю I, как это сделал Ф.А. фон Герстнер, он остался в бумагах Главного управления путей сообщения и поэтому не имел широкого резонанса. Шансы у проекта были, но незначительные. Изготовление рельсов на Петровском заводе требовало его переоборудования и крупных затрат, доставка подвижного состава сухой и морем также обошлась бы весьма дорого, железнодорожное строительство в России только начиналось, и рисковать, вкладывая деньги в создание «чугунки» в далекой восточной окраине ни правительство, ни частные лица не решились бы.

Одним из следующих и уже реальных предложений о сооружении рельсового пути за Байкалом стало предложение американца П.М. Коллинза. Следует уточнить, что в архивном деле фамилия переведена как Коллинс (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319), так пишет и Залужная в своей монографии (Залужная, 1980. С. 8). В обсуждении предложения Коллинса приняли участие Главное управление путей сообщения, Министерство иностранных дел и Сибирский Комитет.

Коллинс отправился из Санкт-Петербурга на устье Амура в качестве консула от своего правительства. Проехав по Забайкалью, он сделал необычное предложение правительству России: устроить железную дорогу между городами Чита и

Иркутск. Восточно-Сибирскому генерал-губернатору Н.Н. Муравьеву предприниматель показался человеком «основательным, осторожным и хорошо расположенным к России» (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 3). В середине марта 1857 г. генерал-лейтенант доставил с нарочным чиновником особых поручений при нем, коллежским советником Ф.А. Беклемешевым представление военного губернатора Забайкальской области генерал-майора М.С. Корсакова о предложении североамериканского гражданина.

Коллинс считал, что г. Чита, расположенный на пункте прекращения пароходного сообщения по Ингоде, представлял выгодное начало будущей магистрали. Он проехал местность, по которой могла пройти дорога, и нашел ее удобной для сооружения на ней рельсового пути. С устройством этого пути «сибирские произведения» могли «... скоро и охотно меняться на Амуре или перевозимы к океану; с пароходами на Амуре». Коллинс не сомневался в том, что эта дорога, «... независимо от коммерческих видов, была бы крайне важна для России в отношении развития и защиты своих владений на Тихом океане, равно в Азии, как и в Америке» (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 3 об.). Газета «Московские ведомости» писала, что в предложении американского предпринимателя усматривается желание навредить английской торговле (Канн, 1995. С. 115).

Коллинс дал название железной дороге: «Амурско-Компанейская железная дорога» (Пак, 1995. С. 13) и предложил следующие условия для ее строительства:

1. Компании, которая образуется для строительства железной дороги, дается право владения дорогой и участками земли с обеих сторон ее в шесть верст глубины и в три версты длины дороги в шахматном порядке.

2. Компания могла иметь право брать с казенных земель камень и все материалы для строительства дороги.

3. Русское правительство должно было доставить железо для постройки дороги с императорского завода в Забайкалье по условленной цене, которая должна быть умеренной, за это правительство становится акционером дороги.

4. Все предметы, перевозимые для правительства, будут перевозиться компанией по умеренным и условленным ценам.

5. Капитал компании разделится на акции по сто рублей каждая, и подписка откроется в Сибири, где каждый будет иметь право подписаться на какое бы то ни было число акций, заплатив тотчас 10 % всей суммы, на которую подписался, а остальную часть уплачивая пятью равными ежегодными взносами по 18 коп. на каждый рубль.

6. Если окажется невозможным найти рабочих для строительства дороги, то компания имела право вести их по контракту из Китая или другого места. При этом Компания отвечала за их поведение. Если по окончании контракта правительство не желало, чтобы они остались в стране, компания вывозит их на постоянное место жительства.

7. Русское правительство своих рабочих из Европейской России могло привести на следующих условиях: Компании потребуется 20 тыс. рабочих в течение первого года после заключения контракта, правительство должно доставить 5 тыс. чел., которых сдать Компании в Иркутске, а остальных 15 тыс. чел., в течение следующего года. При доставке рабочих из России, рабочий и его семья считались за 2-х чел. Издержки на доставку должны быть определены в Санкт-Петербурге при заключении контракта.

8. Правительство будет иметь право в любое время купить дорогу, обеспечив 7 % стоимости дороги и производя уплату в продолжение 20 лет.

9. Дорога должна навсегда быть освобождена от налогов, как со стороны местных властей, так и со стороны императорского правительства.

10. Если найдутся минералы на каком-нибудь участке земли, принадлежащем Компании, то она имеет право разработать их, подчиняясь законам страны, а если будет воспрещено разрабатывать минералы, то Компания будет вознаграждена в других участках земли равного пространства. Если правительство не будет в состоянии поставить все количество железа, потребного для Компании, то последняя имеет право выстроить заводы на тех рудоносных участках, которые изберутся для того, чтобы доставить себе недостающее количество.

11. По окончании строительства дороги «... правительство имеет право купить заводы Компании по ценам, по каким сойдутся, и тогда же будет условлено, какое вознаграждение должно получить правительство за рудники, которыми пользовалась Компания, и это вознаграждение войдет в покупную цену заводов Компании» (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 4 об.; Collins, 1860. P. 385).

Генерал-губернатор Муравьев признал устройство такой дороги крайне важным для государства и не встречал препятствий принять предложение Коллинса, в том виде в каком оно сделано.

При этом Н.Н. Муравьев предлагал:

– во-первых, разрешить Компании пользоваться лесом Сибири бесплатно, во время строительства дороги;

– во-вторых, предоставить Компании устраивать свои заводы везде, где только она посчитает удобным, так как два железодельных завода Николаевский и Петровский не в состоянии были снабдить «малейшим количеством железа», за рудники же, которые Компания сама откроет, никакой платы от Компании не взимать, и устроенными ей заводами предоставить Компании право пользоваться и после окончания строительства железной дороги до тех пор, пока правительство не признает полезным купить их у Компании, с предоставлением ей такого же права продажи железа из своих заводов по всей Восточной Сибири и на все потребности;

– в-третьих, разрешить Компании принимать рабочих людей, откуда она признает это для себя выгодным, хотя, полезно было бы назначить рабочих из государственных крестьян малоземельных губерний, которые ныне постепенно переселяются в Сибирь со значительными для казны издержками;

– в-четвертых, дозволить Компании разработку всех металлов и минералов, которые найдутся на землях ей отведенных, подчиняясь лишь существующим постановлениям;

– в-пятых, срок владения должен быть непременно ограничен «хотя бы 99-ю годами», после истечения которых дорога должна поступить во владения правительства с принадлежащими ей землями, заводами и всеми движимыми и недви-

жимыми принадлежностями (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 7 об.).

Военный губернатор Забайкальской области объяснял, что «компания Коллинса полагала открыть пароходство по ... Амуру, Шилке и Ингоде, пароходами, соответствующим своим устройством местным обстоятельствам этих рек. Подписку на акции генерал-майор М.С. Корсаков полагал провести не только в Сибири, но и в Европейской России, чтобы тем не дать возможность иметь часть акций за границей» (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 8).

Коллинс ждал ответа в устьях р. Амуре, в Николаевском посту, и при положительном ответе весной 1858 г. намеривался начать строительство железной дороги.

Император Александр II по всеподданнейшему докладу главноуправляющего путями сообщений и публичными зданиями К.В. Чевкина 11 апреля 1857 г. повелел внести это дело на рассмотрение Сибирского Комитета. Чевкин подошел к предложению американского предпринимателя несколько иначе, чем генерал-губернатор Н.Н. Муравьев. Предложение Коллинса, по его мнению, заключало только общую мысль о сооружении железного пути, без всяких данных, по которым можно было бы судить как о местности, где полагалось проложить этот путь, так по способам устройства дороги и средствах, обеспечивающих ее существование. Коллинс даже не представил само направление дороги. От Читы до Верхнеудинска дорога должна была перейти Яблоновый хребет, а от Верхнеудинска до Иркутска она встречала существенные препятствия. Вокруг Южного Байкала она могла пройти или по берегу озера, или по долине р. Джиды, с перевалом через хребет Хамар-Дабан, Тункинской долине и генерал-губернатор должен был знать об этом.

Как следует из архивных документов, на строительство одной версты предполагалось затрачивать 50 тыс. руб., таким образом на дорогу в 800 верст потребовалось бы не менее 40 млн руб. серебром. Откуда возьмется такой значительный капитал Коллинс не объяснял. «Если предполагаемая продажа акций ограничилась бы Сибирью или даже всей Россией, то можно было заключить, что

не будет собрано и десятой части от требуемой суммы» (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 10). Главноуправляющий сомневался, что для устройства дороги едва ли будет достаточно заявленного количества людей. К тому же прием такого количества народа в Забайкальский край, в котором на то время «хлебопашество было ограничено, и часто бывали неурожайные годы», мог быть встречен непреодолимым препятствием в отношении снабжении их продовольствием.

Обращая внимание на пользу самой дороги, можно отметить, что в местности, по которой предполагалось проложить железную дорогу, не было достаточного количества людей и грузов для ее полноценной эксплуатации. В Иркутске и Чите не было сосредоточено производство или значительный сбыт, хотя Коллинс полагал, что с устройством железной дороги «произведения Сибири могли быть меняемы на Амуре или перевозимы к океану», но какие это произведения не объяснял (кроме пушного товара, не было ничего существенного). Равным образом и в противоположном направлении, т. е. со стороны океана нельзя было понять, какие товары могли бы требоваться в Сибири в таком количестве, чтобы перевозка их обеспечила существование дороги. Для осуществления этого предприятия необходимо было выручать ежегодно с торговли не менее 4 млн руб.

Помимо этого, успех движения товаров находился в зависимости от пароходного сообщения по Ингоде, Шилке и Амуре, но протяженность от Читы по Ингоде и Шилке составляла не менее 700 верст, а по Амуре до 2 800 верст. Всего же до моря по ним было около 3 500 верст, а по раннему замерзанию этих рек (с начала октября) и позднему вскрытию их (в начале мая) годовой период плавания пароходов ограничивался 5 мес. В такое короткое время пароходы могли сделать только два оборота, т. е. совершить четыре рейса всего на 14 тыс. верст, половина их пришлась бы против быстрого течения рек. При таких условиях пароходство не могло перевезти много грузов. Остальные 7 мес. и пароходы, и железная дорога должны были оставаться без предметов перевозки и, следовательно, большую часть года, капитал на устройство и содержание служащих, оставался бы совершенно беспо-

лезным, не принося никаких доходов. Само устройство пароходства по Ингоде, Шилке и Амуре, о чем с легкостью говорил Коллинс, не могло быть гарантировано, так как «произведенные небольшие опыты плавания по этим рекам, с осадкой судов в воде не свыше четырех футов, не представляли достаточных данных для возможности установить выгодное периодическое движение пароходов» (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 12).

Таким образом, существование железной дороги между Иркутском и Читой находилось в прямой зависимости от пароходства между реками Ингода и Шилка и устьем Амуре, т. е. судить о возможной пользе железной дороги можно было только тогда, когда получит свое развитие пароходство, оно поможет определить потребности в железном пути и выгоды, которые можно было от него ожидать. К этому следует добавить, что Коллинс, вызвавшийся составить Компанию для устройства железной дороги, не предоставил правительству никакого обеспечения в исполнении своего предприятия.

Чевкин сообщил Муравьеву, что «сооружение железной дороги между Иркутском и Читой он признавал преждевременным» (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 14). Сибирский Комитет рассмотрел записку К.В. Чевкина 22 апреля 1857 г. и «нашел соображения и мнение по оному главноуправляющего путями сообщений и публичными зданиями во всех отношениях совершенно основательными и вполне справедливыми». Комитет не мог не принять также во внимание объяснений министра иностранных дел о том, что при предстоявших переговорах с Китайским правительством было бы по политическим соображениям крайне не выгодно разрешать сооружение такого железнодорожного пути, который бы соединял побережье Амуре с внутренними частями Сибири. Более того, Сибирский Комитет посчитал, что проведение такой железной дороги могло быть «впоследствии весьма вредно в том еще отношении, что поставит внутренние интересы восточной части Сибирского края в зависимость не от метрополии, как это до сих пор было, но от иностранцев, и в особенности от североамериканцев» (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 17). У автора монографии «Великий

Транссиб. Трудные годы строительства (1891–1916) эти слова звучат несколько иначе: «особенно вредную в отношении североамериканцев» (Крейнис, 2016. С. 21).

Имея все перечисленное в виду, «но признавая со своей стороны необходимым в отношениях с Коллинсом действовать осторожно, не сообщая ему всех причин, послуживших правительству поводом к отказу в его предложении, и которые могли быть известны только лицам высшего управления, Комитет предложил генерал-губернатору Восточной Сибири объявить Коллинсу “в самых учтивых и лестных выражениях”, что правительство нашло его предложение преждевременным, не входя ни в какие объяснения всех других причин, побудивших правительство к такому отказу». Генерал Беттерфильд еще один американский подданный, который в мае 1890 г. непосредственно обратился в Министерство финансов с предложением организовать комитет по постройке дороги и ее эксплуатации на условиях беспошлинного ввоза американских товаров и получения доходов от облигаций в течение 80 лет, но правительство России также отклонило это предложение (Чернигов, 2003. С. 404).

Император Александр II 25 апреля 1858 г. утвердил решение Сибирского комитета (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 18), 22 ноября Комитет заслушал доставленные министром иностранных дел извлечения из сочинения Коллинса о Восточной Сибири и Приамурском крае, где он предвосхищал развитие торговли в России за счет железных дорог, восхищался Московским трактом и гостеприимством России (РГИА. Ф. 1265. Оп. 6. Д. 319. Л. 35). Таким образом, правительство России, в отличие от генерал-губернатора Восточной Сибири, рассмотрело предложение Коллинса более глубоко и сумело предложить достойный ответ.

После приобретения в 1858 г. Амурского края граф Н.Н. Муравьев-Амурский понял, что р. Амур станет жизненной артерией в развитии восточной части страны, а Забайкалье представляло труднопреодолимую преграду между Иркутском и Амуром. По его представлениям невыгодно было не иметь надежного сухопутного сообщения между Россией и Амуром. Как государственный деятель

он отчетливо осознавал, какое благотворное влияние на край могло оказать развитие движения по Амуру и налаживание торговых связей между Иркутском и Тихоокеанскими портами. О золотых приисках Забайкалья и Приамурья тогда еще не шло речи. Единственной притягательной силой мог быть беспошлинный ввоз импортных товаров и дешевая доставка китайского чая по Амуру и через Забайкалье. Это могло привлечь и купцов, и финансы, а вместе с ними и переселенцев и, тем самым, способствовать заселению края. Бесснежное Забайкалье делало крайне трудной и дорогой гужевую доставку. В течение XVIII–XIX вв. возчикам приходилось вести сани на телеге и наоборот и часто делать эту перекладку. При таких условиях невозможно было развивать извоз, а вместе с ним и торговлю. Таким образом, граф Н.Н. Муравьев-Амурский, хорошо знавший нужды своего края, прекрасно понимал важность надежных путей сообщения в Забайкалье (Записка о постройке Забайкальской железной дороги, 1892. С. 6–7).

Во второй половине XIX в. тема Сибирской железной дороги не сходила с печатных страниц, неоднократно обсуждалась в различных Обществах и биржевых комитетах (Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге, 1891), но это касалось, главным образом, железнодорожных выходов из Европейской России в Сибирь. Забайкалье в этих обсуждениях практически не затрагивалось.

В начале 1870-х гг. генерал-губернатор Н.П. Синельников совершил поездку на Амур по новой только что построенной вдоль берега Байкала Кругобайкальской гужевой дороге. Во время пути он высказал мысль, что дорогу необходимо так укрепить, чтобы она могла впоследствии служить основанием для задуманной им железной дороги от Иркутска до Сретенска. Синельников надеялся, что средства на «великую» дорогу найдутся, как они находились во время его «управления губерниями России на содержание храмов Божьих, богоугодных и учебных заведений, театров и прочего» (Записки сенатора Н.П. Синельникова, 1895). Следует отметить, что Кругобайкальский тракт во все времена находился в «тяжелом» состоянии. В газетной заметке «С Забайкальского тракта: кор-

респонденция» писали: «... Дорога по своему благоустройству могла быть назначена для перехода каторжанам в усугубление им наказания. По Забайкалью до Читы дорога еще печальнее и требует внимательного ремонта» (Восточное обозрение, 1897, 31 января).

Следующий период, когда вопрос о железной дороге в Забайкалье был вновь поднят, относится к 1886–1890 гг. Оставив идею проведения сплошного рельсового пути через всю Сибирь, правительство, тем не менее, обратило внимание на улучшение водных сообщений по Сибири, прибегая к устройству железных дорог лишь там, где это сообщение не могло быть устроено, или где его устройство по затратам, в сравнении с железной дорогой, получалось невыгодным. От системы р. Волги до Амура существовало тогда три волока: Пермь – Тюмень, Томск – Иркутск и восточный берег Байкала – Сретенск на р. Шилка. По первому из них уже была проложена железная дорога, на втором шли работы по устройству Обь-Енисейского канала, т. е. он мог также перестать существовать, оставался только третий путь – по Забайкалью. Об устройстве здесь водного пути не могло быть и речи, так как это потребовало бы громадных затрат на соединение каналов и расчистку сотни верст мелководных притоков Селенги и Амура. Поэтому несравненно выгоднее было соединить восточный берег Байкала со Сретенском на р. Шилке (откуда начиналось пароходное движение по Амурской системе) рельсовым путем на протяжении около 960 верст.

В таком положении находилось дело о Забайкальской (Сибирской) железной дороге, когда Иркутский и Приамурский генерал-губернаторы А.П. Игнатъев и А.Н. Корф предложили построить железнодорожные участки от Томска до Иркутска и от Байкала до Сретенска (Сибирь и Великая Сибирская железная дорога с приложением карты Сибири, 1893. С. 263). В отчетах генерал-губернаторов говорилось, что необходимость устройства рельсового пути вызывалась не столько экономическими выгодами, сколько стратегическими. Благодаря этим отчетам и воле императора Александра III решение вопроса о железной дороге в Забайкалье, несмотря на сопротивление некоторых министров, стало реальным. В июне 1887 г. в Санкт-Петербурге

прошли совещания, на которых обсуждались вопросы, связанные с изысканиями на сооружение железной дороги в Сибири, после чего изыскательские работы были выполнены в Уссурийском крае, Забайкалье и Средней Сибири (Саблер, Сосновский, 1903. С. 73–74).

Реальные планы железнодорожного строительства в Сибири восходят ко времени Александра II. Однако речь пока шла о железнодорожных подходах к Сибири. При обсуждении в 1873 г. в Комитете министров вопроса о Сибирской железной дороге была высказана мысль, что главная цель дороги – осуществление транзитного пути, соединяющего Сибирь с центральной Россией (Верховский, 1899. С. 305). В 1875 г., когда вопрос о Сибирской железной дороге перешел в практическую плоскость, сеть русских железных дорог примыкала к Волге в Рыбинске и в Нижнем Новгороде, поэтому и сложилось два направления: северное – от Рыбинска на Вятку и Пермь, и южное – от Нижнего Новгорода на Казань и Екатеринбург. Последнее было утверждено, но ему не суждено было осуществиться. Финансовые трудности в стране привели к забвению Сибирской железной дороги, и вопрос был сведен к более узкой задаче – соединению железной дорогой водных путей Европейской России и Сибири (Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III, 1902. С. 94–95).

Император Александр III после вступления на престол, сразу обратил внимание на проблему Сибирской железной дороги и в мае 1882 г. на журнале Комитета министров о направлении сибирского рельсового пути начертал: «Изыскания провести безотлагательно и рассмотреть в Комитете министров для обсуждения направления Сибирской магистральной линии». В 1882 г. на подступах к Сибири были выполнены исследования от Оренбургской железной дороги до Екатеринбурга. В 1883 г. инженером путей сообщения И.К. Падалко были произведены исследования по следующим направлениям: Уфа – Екатеринбург, Уфа – Златоуст – Челябинск, от Уфы на перевал Уральского хребта между Екатеринбургом и истоками Белой и Урала с продолжением этой линии до линии Екатеринбург – Троицк. Преимущество оказалось за линией Уфа



– Челябинск (Вульф, 2016. С. 425). Это был выбор направления, по которому можно было «войти» в Сибирь.

Когда правительство было готово к сооружению Великого Сибирского пути, в Европейской России уже действовали все важнейшие железнодорожные направления и строились линии, которые должны были соединить русскую европейскую железнодорожную сеть с азиатским рельсовым путем. Дорога от Самары на Уфу, Златоуст и Челябинск была построена в 1888–1892 гг., и этим достигнута (обозначена) начальная точка Сибирской железной дороги (Краткий обзор деятельности Министерства путей сообщения в течение 1889, 1890 и 1891 годов за время управления Министер-

ством статс-секретаря фон-Гюбенета, 1891. С. 32–33).

Ход дальнейших событий показал, что в стране было разное мнение по поводу дальнейшего направления Сибирской железной дороги. Обнаружились тенденции связать сооружение железной дороги с решением других вопросов. Например, с развитием водных путей, с содействием промышленному росту Урала. Эти вопросы удалось обойти без существенного ущерба для подготовительных работ по сооружению пути, но оставался вопрос о направлении магистрали, и это был не технический, а экономический, политический и, не в меньшей мере, стратегический вопрос.

#### Библиографический список

Верховский В.М. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. Вып. 2. СПб.: Типография Министерства путей сообщения (Т-ва И.Н. Кушнерев и К<sup>о</sup>), 1899. 486 с.

Восточное обозрение. Еженедельная газета литературная и политическая. 1897. № 14. 31 января.

Вульф А. История железных дорог Российской империи. М.: Рипол Классик, 2016. 744 с.

Герстнер Ф.А. фон. О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск, высочайше привилегированной его императорским величеством компанией. СПб.: Императорская Академия Наук, 1836. 72 с.

Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: ее прошлое и настоящее: ист. очерк. М.: Мысль, 1980. 287 с.

Записка о постройке Забайкальской железной дороги. СПб.: Тип. А.С. Суворина, 1892. 30 с.

Записки сенатора Н.П. Синельникова // Исторический вестник. Историко-литературный журнал. 1895. Т. LX. С. 45–57.

#### References

Verkhovskii V.M. *Istoricheskii ocherk razvitiya zheleznykh dorog v Rossii s ikh osnovaniya po 1897 g. vkluchitel'no* [Historical essay on the development of railways in Russia from their foundation through 1897, inclusive]. Iss. 2. Saint-Petersburg: Tipografiya Ministerstva putei soobshcheniya (T-va I.N. Kushnerev i K<sup>o</sup>) Publ., 1899, 486 p. (In Russian).

*Vostochnoe obozrenie. Ezhenedel'naya gazeta literaturnaya i politicheskaya* [East Review. Weekly literary and political newspaper], 1897, no. 14, January 31. (In Russian).

Vul'fov A. *Istoriya zheleznykh dorog Rossiiskii imperii* [History of railways in Russian Empire]. Moscow: Ripol Klassik Publ., 2016, 744 p. (In Russian).

Gerstner F.A. fon. *O vygodakh postroeniya zheleznoi dorogi iz Sankt-Peterburga v Tsarskoe Selo i Pavlovsk, vysochaishe privilegirovannoi ego imperatorskim velichestvom kompaniei* [About benefits of creation of the railway from St. Petersburg to Tsarskoye Selo and Pavlovsk by the company most highly privileged by its imperial majesty]. Saint-Petersburg: Imperatorskaya Akademiya Nauk Publ., 1836, 72 p. (In Russian).

Zaluzhnaya D.V. *Transsibirskaya magistral': ee proshloe i nastoyashchee: istoricheskii ocherk* [Trans-Siberian Railway: its past and present: historical essay]. Moscow: Mysl' Publ., 1980, 287 p. (In Russian).

*Zapiska o postroiike Zabaikal'skoi zheleznoi dorogi* [Note on the construction of the Trans-Baikal Railway]. Saint-Petersburg: Tipografiya A.S. Suvorina Publ., 1892, 30 p. (In Russian).

Notes of senator N.P. Sinelnikov. *Istoricheskii vestnik. Istoriko-literaturnyi zhurnal* [Historical Bulletin. Historical and literary magazine], 1895, vol. LX, pp. 45–57. (In Russian).

Канн С.К. Опыт железнодорожного строительства в Америке и проектирование Транссиба // Зарубежные экономические и культурные связи Сибири (XVIII–XX вв.): сб. науч. тр. Новосибирск, 1995. С. 114–136.

Краткий обзор деятельности Министерства путей сообщения в течение 1889, 1890 и 1891 годов за время управления Министерством статс-секретаря фон-Гюбенета. СПб., 1893. 165 с.

Крейнис З.Л. Великий Транссиб. Трудные годы строительства (1891–1916). М.: Автограф, 2016. 255 с.

Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге: приложение к журналу «Железнодорожное дело» 1891, № 16. СПб.: Тип. брат. Пантелеевых, 1891. 284 с.

Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. СПб.: Типография Министерства путей сообщения (Т-ва И.Н. Кушнерев и К<sup>о</sup>), 1902. 243 с.

Пак Б.Б. Строительство Амурской железной магистральной (1891–1916). Иркутск: Иркутский государственный педагогический институт, 1995. 131 с.

Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: ист. очерк. СПб.: Государственная типография, 1903. 451 с.

Сибирь и Великая Сибирская железная дорога с приложением карты Сибири. СПб.: Тип. Киришбаума, 1893. 309 с.

Чернигов А.К. Иркутские повествования. 1661–1917 годы. В 2 т. Т. 1. Иркутск: Оттиск, 2003. 464 с.

Штукенберг А.И. Кругобайкальская дорога // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. 1858. Т. 27. Кн. 1–3. С. 223–317.

Collins P.M. Voyage down the Amoor: With a land journey through Siberia, and incidental notices of Manchouria, Kamschatka, and Japan. New York: D. Appleton and Company, 1860. 390 p.

Kann S.K. *Opyt zheleznodorozhnogo stroitel'stva v Amerike i proektirovanie Transsiba* [Experience of railway construction in America and the design of the Trans-Siberian Railway]. *Zarubezhnye ekonomicheskie i kul'turnye svyazi Sibiri (XVIII–XX vv.)* [Foreign economic and cultural relations of Siberia (XVIII–XX centuries)]. Novosibirsk, 1995, pp. 114–136. (In Russian).

*Kratkii obzor deyatel'nosti Ministerstva putei soobshcheniya v techenie 1889, 1890 i 1891 godov za vremya upravleniya Ministerstvom stats-sekretarya fon-Gyubeneta* [A brief overview of the activities of the Ministry of Transport during the years 1889, 1890 and 1891 during the management of the Ministry by State-Secretary von Gubenet]. Saint-Petersburg, 1893, 165 p. (In Russian).

Kreinis Z.L. *Velikii Transsib. Trudnye gody stroitel'stva (1891–1916)* [Great Transsib. Difficult years of building (1891–1916)]. Moscow: Avtograf Publ., 2016, 255 p. (In Russian).

*Materialy k istorii voprosa o Sibirskoi zheleznoi doroge: prilozhenie k zhurnalu "Zheleznodorozhnoe delo" 1891, no. 16* [Materials on the history of the issue of the Siberian railway: supplement to the journal "Railway Affair" 1891, no. 16]. Saint-Petersburg: Tipografiya brat. Panteleevykh Publ., 1891, 284 p. (In Russian).

*Obzor deyatel'nosti Ministerstva putei soobshcheniya za vremya tsarstvovaniya imperatora Aleksandra III* [Overview of the Ministry of Railways during the reign of Emperor Alexander III]. Saint-Petersburg: Tipografiya Ministerstva putei soobshcheniya (T-va I.N. Kushnerev i K<sup>o</sup>) Publ., 1902, 243 p. (In Russian).

Pak B.B. *Stroitel'stvo Amurskoi zheleznodorozhnoi magistrali (1891–1916)* [Building of the Amur Railway (1891–1916)]. Irkutsk: Irkutsk State Pedagogical Institute Publ., 1995, 131 p. (In Russian).

Sabler S.V., Sosnovskii I.V. *Sibirskaya zheleznyaya doroga v ee proshlom i nastoyashchem: istoricheskii ocherk* [Siberian railway in its past and present: historical essays]. Saint-Petersburg: Gosudarstvennaya tipografiya Publ., 1903, 451 p. (In Russian).

*Sibir' i Velikaya Sibirskaya zheleznyaya doroga s prilozheniem karty Sibiri* [Siberia and the Great Siberian Railway with an attachment of a map of Siberia]. Saint-Petersburg: Tipografiya Kirshbauma Publ., 1893, 309 p. (In Russian).

Chernigov A.K. *Irkutskie povestvovaniya. 1661–1917 gody* [Irkutsk narration. 1661–1917]. In 2 vol. Vol. 1. Irkutsk: Ottisk Publ., 2003, 464 p. (In Russian).

Shtukenberg A.I. *Circum-Baikal road. Zhurnal Glavnogo upravleniya putei soobshcheniya i publichnykh zdaniy* [Journal of the General Directorate of Communications and Public Buildings], 1858, vol. 27, books 1–3, pp. 223–317. (In Russian).

Collins P.M. Voyage down the Amoor: With a land journey through Siberia, and incidental notices of Manchouria, Kamschatka, and Japan. New York: D. Appleton and Company, 1860, 390 p.

**Критерии авторства**

Никифорова Н.В. выполнила исследовательскую работу, на основании полученных результатов провела обобщение, подготовила рукопись к печати, имеет на статью авторские права и несет полную ответственность за ее оригинальность.

**Конфликт интересов**

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

**Сведения об авторе**

**Никифорова Наталья Викторовна**,  
ассистент кафедры философии и социально-гуманитарных наук,  
e-mail: natali.swatos@yandex.ru

**Attribution criteria**

Nikiforova N.V. made the research work, on the basis of the results conducted a compilation, prepared the manuscript for publication, she owns the copyright on this article and solely responsible for its originality.

**Conflict of interest**

The author declares no conflict of interest.

**Information about the author**

**Natalya V. Nikiforova**,  
assistant to department of philosophy and social humanities,  
e-mail: natali.swatos@yandex.ru