

Вестник университета № 3, 2017

УДК 656.21

В.А. Персианов

А.В. Курбатова

Е.С. Курбатова

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА К ТИХОМУ ОКЕАНУ (К 100-ЛЕТИЮ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ)

Аннотация. В статье в кратком изложении дается история строительства Транссибирской железной дороги. Рассматриваются: ситуация, сложившаяся на железных дорогах России во второй половине XIX в., дискуссионные вопросы, связанные с выбором трассы дороги, ее назначением и финансированием строительства. Приводятся данные о ходе строительства, его масштабах и строительных затратах.

Ключевые слова: транспортная политика, железнодорожный транспорт, путевое хозяйство, железнодорожные станции, этапы и сроки строительства, финансовая деятельность, государственный контроль.

Vladimir Persianov

Anna Kurbatova

Ekaterina Kurbatova

THE RAILWAY TO THE PACIFIC OCEAN (FOR THE 100-TH ANNIVERSARY OF THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY)

Annotation. The article gives a short description of the history of construction of the Trans-Siberian Railway. It covers the situation on Russia's railways in the second half of the 19th century and debatable questions related to the selection of railway alignment, its function and financing of construction. The article also contains the information about work progress, its scale and construction costs.

Keywords: transport policy, railway transport, track facilities, railway stations, stages and terms of construction, financing activity, state control.

В мае 2016 г. исполнилось 125 лет с начала строительства Транссибирской железной дороги и 100 лет – с окончания работ по усилению путевой инфраструктуры этой дороги. Транссиб, как и железнодорожная сеть в целом, играли в царской и советской России важную не только экономическую, но и военно-стратегическую роль. Большое государственное значение железнодорожного транспорта России сохраняется и сегодня.

Ситуация на железных дорогах России в конце 80-х – начале 90-х гг. XIX в.

В развитии российской экономики в конце XIX в. происходили глубокие технико-экономические и социальные изменения, связанные с ростом промышленного производства в стране. В эти годы резко повысилась производственная мощность предприятий крупной машинной индустрии, ускорился процесс концентрации производства и капиталов. Четко обозначился курс на формирование государственно-монополистической системы хозяйства, глубоко захвативший и железнодорожный транспорт.

Поддержка монопольного положения крупного капитала в частном секторе железнодорожного транспорта России способствовала засилью банковского капитала в этой важной отрасли хозяйства страны. В значительной степени это было связано с самим характером финансирования железных дорог. Эмиссия многомиллионных железнодорожных займов, возможность оперировать с огромными железнодорожными вкладами в период строительства, биржевая спекуляция с железнодорожными акциями – все это приносило крупные «барыши» коммерческим банкам и усиливало их влияние в правлениях железнодорожных обществ. С.Ю. Витте писал, что если «кто-либо находился во главе железных дорог, то, естественно, он находился и во главе тех или других банков, так как денежные операции производятся через банк» [2, с. 117].

В 90-х гг. XIX в. финансовая деятельность большинства железнодорожных обществ была тес-

© Персианов В.А., Курбатова А.В., Курбатова Е.С., 2017

но связана с Петербургским международным коммерческим банком, который являлся руководителем почти всех банковских синдикатов по реализации облигационных капиталов частных железных дорог. Кроме того, тесную финансовую связь с железнодорожными предприятиями держали Петербургский учетный и ссудный банк, Волжско-Камский коммерческий банк и Русский банк для внешней торговли. В состав правлений железнодорожных обществ входили представители крупнейших столичных коммерческих банков.

Повышенное внимание правительства России вопросам развития железнодорожного транспорта было непосредственно связано с деятельностью правительственной Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России, в состав которой вошла высшая правительственная бюрократия. Комиссию возглавлял председатель Департамента государственной экономики Государственного совета генерал-адъютант граф Э.Т. Баранов. Начало деятельности этой Комиссии было положено в 1876 г., в период усиленной подготовки к русско-турецкой войне, когда встал вопрос о кризисном состоянии частных железных дорог. В апреле 1876 г. военный министр граф Д.А. Милютин подготовил свой доклад Александру II, ставший предметом обсуждения в Государственном совете и Кабинете министров. В докладе содержалась обстоятельная характеристика русских железных дорог, которые во многом определяли военно-экономический потенциал страны. Военный министр писал, что железнодорожная сеть страны находится в «кризисном состоянии». «Из 53 имеющихся в России железных дорог, 23 находятся в таком неудовлетворительном состоянии, что при введении армии на военное положение они окажутся решительно несостоятельными и поставят государство и армию в весьма большие затруднения» [8, с. 2–3]. В период 1893–1900 гг. эти 23 частные железные дороги были выкуплены казной (огосударствлены). Военный министр прямо указывал на «большую национальную опасность от нежелания или невозможности для дорог подготовиться к выполнению перевозок, необходимых для целей обороны страны, и все могущие быть для страны от этого последствия» [8, с. 2]. В этой обстановке вопрос обеспечения выхода России своей железнодорожной сетью к берегам Тихого океана приобретал особую значимость.

Известный железнодорожный и общественный деятель Н.К. Мекк определил ситуацию на дорогах к началу 80-х гг. XIX в. как «паралитическую»: за десятилетие строилось в среднем по 610 верст [5, с. 56]. В числе железных дорог в неудовлетворительном состоянии находились такие важнейшие магистрали, как Петербурго-Варшавская, Московско-Брестская, Лозово-Севастопольская, Потти-Тифлисская, Одесская, Бресто-Граевская и другие дороги, всего протяжением в 11,5 тыс. верст, что составляло около 60 % всей железнодорожной сети России.

История проекта

Она восходит к середине XIX в. В 1857 г. в связи с созданием морской базы русского флота на Дальнем Востоке генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев-Амурский (1809–1881) командировал военного инженера штабс-капитана Д. Романова для проведения изысканий между рекой Амуром и побережьем Японского моря с поручением избрать направление обычной дороги, которую впоследствии можно было бы без больших трудностей превратить в железную, «надобность в коей сделается настоятельной в весьма непродолжительном времени» [9, с. 148]. Этот факт породил множество отечественных проектов по строительству железной дороги на восточных окраинах Российской империи. Поступали предложения и от иностранных предпринимателей. Но правительство России, опасаясь усиления иностранного влияния в Сибири и на Дальнем Востоке, отклонило иностранные предложения, как, впрочем, и российские. В 1860–1870-х гг. вместо проектов постройки линии через всю Сибирь возобладал интерес к предложениям о соединении Западной Сибири с общей сетью железных дорог европейской части России.

Общество для содействия русской промышленности и торговле (ОДСРПиТ) в 1870 г. провело специальные слушания по вопросу прокладки железной дороги через Оренбург. Прохождение рель-

сового пути намечалось по наиболее заселенным местностям Западной Сибири, Зауралья и Заволжья, что одновременно решало проблему найма строителей. Активными поборниками строительства железных дорог в Сибири стали военные. В частности, исполняющий должность иркутского генерал-губернатора, командующий войсками Восточно-Сибирского военного округа, генерал-лейтенант А. Игнатьев в докладе за 1885–1886 гг. доказывал необходимость сооружения дорог главным образом по стратегическим и политическим соображениям. Он указывал на модернизацию армии в Китае и необходимость переброски в ближайшие годы значительного количества войск в Забайкалье для обороны края. Идею строительства Сибирской магистрали поддержали приамурский генерал-губернатор и командующий войсками Приамурского военного округа генерал-лейтенант барон А. Корф, военный министр П. Ванновский и министр иностранных дел Н. Гирс.

Условия будущего строительства железной дороги в Сибири, все технико-экономические параметры как самого пути, так и различных сооружений определялись комплексом требований, среди которых первоочередным стал вопрос о миссии Транссиба. Определяющее значение для проектирования Транссиба имели военно-политические, стратегические соображения. По мнению С. Ю. Витте, вся железнодорожная сеть России, особенно на окраинах, изначально формировалась под влиянием интересов, далеких от экономики, и это обстоятельство делало ее заведомо убыточной. Однако при проектировании Транссиба были приложены большие усилия, чтобы постройка была экономически обоснованной, а магистраль получила серьезное торгово-экономическое значение. Был поднят и вопрос о мировом значении магистрали. По мнению инженера Анненкова, «Сибирской дороге предназначено соперничать с другими великими путями» в доставке «огромных масс дешевых продуктов» на восточные рынки. Предполагалось, что Транссиб станет важным фактором развития мировой торговли, почты, международных обменов в широком смысле. Анализ показывал, что поначалу Сибирская дорога будет работать преимущественно с местными грузами, выполняя роль «обмена товаров между различными по степени культурно-промышленного развития и несходными между собою по климатическим и почвенным условиям сибирскими районами» [9, с. 151].

Споры по вопросам строительства Транссиба продолжались еще несколько лет. Высказывались мнения как об изменении трассы пути (например, Е. Богданович считал невозможным вести дорогу в обход таких крупных центров, как Нижний Новгород и Казань), так и о нецелесообразности такого строительства вообще. Исполняющий должность тобольского губернатора А. Сологуб писал, что в губернию с железными дорогами придут разного рода аферисты, скупщики и тому подобные, что между иностранцами и русскими купцами разгорится борьба, что народ будет разорен, а все выгоды достанутся иностранцам и проходимцам. И самое существенное: «Наблюдение за сохранением порядков в крае делается невозможным, и, в заключение, затруднится надзор за политическими ссыльными вследствие облегчения побегов» [9, с. 150].

Государственные интересы, в конце концов, возобладали. Основное внимание в государственной транспортной политике было направлено на строительство железных дорог в азиатских окраинах России – в Сибири, на Дальнем Востоке и в Средней Азии. В Европейской России казенное железнодорожное строительство было резко сокращено. Основное внимание здесь было сосредоточено на постройке подъездных путей к военно-стратегическим дорогам на западных границах – в Польше и Полесье и незначительного количества дополнительных ветвей к магистралям на Юге страны и в Закавказье.

Начало и ход строительства

Строительство Великой Сибирской магистрали развернулось с мая 1891 г. Придавая сибирской дороге огромное политическое и военно-стратегическое значение, правительство проводило строительство полностью за казенные средства, категорически отказавшись от многочисленных предложений со стороны российского и иностранного капитала. Для общего руководства строитель-

ством Сибирской магистрали в феврале 1893 г. был создан Комитет Сибирской железной дороги. В его состав вошла вся высшая правящая элита: председатель Комитета министров И.Н. Дурново, министр внутренних дел И.Л. Горемыкин, военный министр И.Н. Обручев, государственный контролер Т.И. Филиппов, министр финансов С.Ю. Витте, министр путей сообщения князь М.И. Хилков, министр земледелия и государственных имуществ А.С. Ермолов, управляющий Морским министерством П.П. Тыртов. Председателем комитета являлся номинально Николай II, однако фактически руководителем строительства стал министр финансов С.Ю. Витте. В своем «всеподданнейшем» докладе Александру III в ноябре 1892 г., подчеркивая военно-стратегическое и политическое значение строящейся Сибирской магистрали, он писал, что дорога «обеспечит русскому военному флоту все необходимое и даст ему твердую точку опоры в наших портах». Помимо военно-политических задач, министр подчеркивал большое международное экономическое значение магистрали в будущем. Он указывал, что эта дорога будет знаменовать собой «поворот в направлении сообщения между Европой и Азиатским Востоком» в пользу России «не только как посредника в торговом обмене, но и как крупного производителя и потребителя, ближе всего стоящего к народам азиатского Востока» [7, с. 264].

К постройке первого восточного участка Сибирской магистрали от Владивостока до ст. Графской в Приамурье приступили в мае 1891 г. Летом следующего 1892 г. развернулось строительство на Западе, с противоположной стороны. Крайним пунктом магистрали здесь стала последняя станция Самаро-Златоустовской железной дороги – ст. Челябинск. Для того времени Сибирская магистраль строилась чрезвычайно высокими темпами. К 1900 г. за восемь с половиной лет строительства был проложен рельсовый путь длиной в 5062 версты. Окончательная длина Сибирской железной дороги определилась к 1905 г., составив 6667 верст (без Китайско-Восточной железной дороги). По скорости сооружения Сибирская дорога не имела в тот период себе равных.

Сибирская магистраль состояла из 12 основных и вспомогательных линий. Сооружение Уссурийской линии (718 верст) от Владивостока до Хабаровска было начато 19 мая 1891 г. и окончено в ноябре 1897 г. Западно-Сибирскую железную дорогу (1328 верст) от Челябинска до реки Обь строили с июля 1892 г. по октябрь 1896 г. Следующий участок, Средне-Сибирскую железную дорогу (1715 верст), – от Оби и основанной здесь ст. Новониколаевск (ныне Новосибирск) – до г. Иркутска строили с мая 1893 г. по 1899 г. Забайкальскую железную дорогу (1036 верст) – от ст. Мысовая (на правом берегу озера Байкал) до г. Сретенска – строили с 1895 по 1900 гг. Наиболее труднопроходимым участком Сибирской магистрали была Кругобайкальская железная дорога (246 верст). Она строилась с 1899 по 1904 г. по побережью озера Байкал. Исключительные трудности сооружения Кругобайкальской железной дороги заставили строительный комитет организовать временную паромную переправу через Байкал, которая была введена в действие в 1900 г. С открытием навигации на Байкале в 1900 г. было начато прямое сообщение между Европейской Россией и Дальним Востоком по маршруту: от Челябинска до г. Сретенска (4143 версты) по железной дороге, с переездом через озеро Байкал (60 верст) по воде на специальном пароме-ледоколе, приспособленном для перевозки целого железнодорожного состава, далее от Сретенска до Хабаровска на пароходе по рекам Шилке и Амуру (2164 версты), и, наконец, от Хабаровска до Владивостока по Уссурийской железной дороге (718 верст). После окончания постройки Кругобайкальской линии в 1904 г. строительство Сибирской магистрали, продолжавшееся 15 лет, было завершено [7]. Техническое же перевооружение магистрали закончилось лишь в 1916 г.

Постройка Великой Сибирской магистрали через непроходимую тайгу и скалистые горы Забайкалья явилась поистине настоящим трудовым подвигом многонациональной армии рабочих-строителей, транспортных инженеров и техников. В середине 90-х гг. на магистрали работало ежегодно 60–80 тыс. рабочих-строителей из всех губерний Европейской России, Урала и Сибири. Здесь

трудилась землекопы Смоленской, Калужской, Рязанской, Гродненской, Орловской, Тамбовской, Казанской, Оренбургской, Самарской, Нижегородской и Воронежской губерний, владимирские плотники, каменщики и камнеломы, тверские и вятские каменотесы, тульские и пензенские молотобойцы, машинисты, слесари и кузнецы из Москвы, Петербурга, с Урала. Местные сибирские железнодорожные рабочие, составлявшие до 27 % армии строителей, самоотверженно трудилась в качестве землекопов, плотников, столяров, каменщиков, штукатуров, пильщиков, лесорубов, извозчиков и пр. [1].

Рабочие-строители Сибирской магистрали показали всему миру изумительную трудовую стойкость и мужество, высокие строительные темпы и профессиональное искусство. За десятилетие ручным трудом рабочих-строителей на Сибирской магистрали было сделано земляных работ объемом в 10 млн кубов грунта, доставлено песка для балласта – 800 тыс. пудов, камня и кирпича – 100 млн пудов, цемента – 6,5 млн пудов, выстроено 45 верст мостов, из них 9 верст железных. На путях было уложено более 20 млн пудов рельсов, 9 млн штук шпал, вырублено более 40 тыс. десятин леса, выстроено железнодорожных зданий площадью более 70 тыс. кв. саженей [6].

Большинство линий строилось путем частных подрядов (60 %) и казенно-хозяйственным способом. Основные подрядные работы были монополизированы 12 крупнейшими подрядчиками, захватившими почти половину объема работ. Строительство сопровождалось хищнической эксплуатацией строительных рабочих и «безмерным» казнокрадством. В короткий срок такие капиталисты-подрядчики, как Кнорре, Березин, Бонди, Сидоров, Скидельский и др., нажили миллионные состояния, нещадно эксплуатируя бесправный труд многотысячной армии рабочих-строителей Сибирской магистрали.

Для удешевления расходов на оплату строительных работ правительство в 1891 г. разрешило Сибирскому комитету использовать на стройке даровой труд солдат, ссыльных, арестантов и каторжан. Всего на строительстве Сибирской магистрали работало ссыльно-каторжных и срочных арестантов более 9 тыс. чел., а ссыльно-поселенцев и административно-ссыльных – до 4,5 тыс. чел. Арестантов и ссыльных ставили на самые тяжелые земляные, скальные, лесорубные и другие «каторжные» работы при сооружении Забайкальской и Уссурийской железных дорог [7].

Строительные затраты

Строительство Великой Сибирской магистрали вызвало перенапряжение государственного бюджета России. По первоначальному плану расходы на строительство дороги должны были ежегодно составлять в среднем около 30 млн руб. По данным государственного контролера, на сооружение этой дороги в основном должны были идти средства из «свободной наличности» государственного казначейства. Однако строительные расходы ежегодно возрастали. Если в 1894 г. они по первоначальному плану составили 29,9 млн руб., то с 1895 г. стали стремительно возрастать, достигнув 51,9 млн руб., в 1896 г. – 85,5 млн руб., в 1897 г. – 64,5 млн руб. Перерасходы стали постоянным явлением в строительной практике этой дороги. В декабре 1897 г. на заседании Комитета Сибирской железной дороги было сказано, что стоимость основных участков магистрали превысила первоначально утвержденные строительные сметы на 24 % [7].

В начале 1901 г. ввиду открытия сквозного движения по всей магистрали (кроме Кругобайкальской железной дороги) Министерство финансов опубликовало предварительный подсчет строительных расходов на Сибирскую дорогу (без Китайско-Восточной железной дороги). По этим данным строительная стоимость Сибирской магистрали протяженностью в 5370 верст была определена в 530 млн руб., т.е. по 100 тыс. руб. на версту пути. Таким образом, первоначальная строительная смета была перерасходована, по данным Министерства финансов, на 62 %. После постройки Китайско-Восточной железной дороги общая сумма затрат на Сибирскую магистраль к концу 1903 г. превысила 1 млрд руб. [3].

Несмотря на огромную строительную стоимость, Сибирская магистраль в техническом отношении была несовершенной. Спеша с постройкой дороги, правительство мирилось с низким техническим качеством строительства. Более 80 % железнодорожных мостов были деревянными, на дороге повсеместно были уложены легковесные 18-фунтовые рельсы, используемые, как правило, на подъездных путях. Сибирская дорога была однопутной и обладала поэтому крайне низкой пропускной способностью (до трех пар поездов в сутки). Максимальная скорость движения пассажирских поездов ограничивалась 20–25 верстами, а товарных – 12 верстами в час. Значительная часть паровозов и вагонов для магистрали поступила из старого оборудования бывших частных железных дорог, выкупленных в казну. В результате в 1900 г. на вновь выстроенной магистрали оказалось более 20 % «больных» паровозов [7].

В первые годы эксплуатации Сибирской магистрали движение стало стремительно возрастать. Только в 1899 г. на Сибирской и Уссурийской железных дорогах было перевезено более 1,4 млн пассажиров и 15 млн пудов грузов, что на 125 % превышало проектируемые цифры [7].

Реконструкция дороги

Резкое возрастание движения требовало увеличения пропускной способности магистрали. Однако последнее было невозможным ввиду слабого верхнего строения железнодорожного полотна и низкой оснащённости подвижным составом. В 1898 г. была образована Особая комиссия под председательством крупного железнодорожного деятеля К.Я. Михайловского для оценки технического состояния магистрали. Результаты деятельности комиссии в начале 1902 г. были доложены министром путей сообщения М.И. Хилковым в его «всеподданнейшем» докладе Николаю II. Министр с тревогой указывал, что эксплуатация легких 18-фунтовых рельсов на магистрали при введении тяжелых паровозов приводит к катастрофам. «Рельсы под давлением паровозов теряют свою прямолинейность и становятся извилистыми», «путь на кривых не держится и постоянно сбивает в сторону; весьма часто рельсы выворачиваются под паровозом, но главное, – и что составляет самую серьезную опасность при движении – рельсы часто лопаются. С начала эксплуатации лопнуло 8784 штуки легких рельсов. В настоящее время, – продолжал министр путей сообщения, – свыше 15000 этих рельсов требуют по своей изношенности неотлагательной замены вследствие смятых концов и головок и больших износов боковой поверхности, достигающей 6 мм. Причем, эти рельсы потеряли до 7 % их первоначального веса» [3, с. 294–295].

Комитет Сибирской железной дороги вынужден был срочно поставить в правительстве вопрос о дополнительных ассигнованиях для коренной реконструкции железнодорожного полотна магистрали. С 1900 г. развернулись работы по замене рельсов на тяжелые, 24-фунтовые, на всем протяжении Западно-Сибирской, Средне-Сибирской и Забайкальской линии. Одновременно развернулись работы по смене первоначально уложенных коротких шпал на пропитанные хлористым цинком новые удлиненные шпалы. Наибольшим препятствием в правильной эксплуатации дороги было обилие деревянных мостов (до 1912 г.), основания которых в условиях сибирского климата быстро загнивали [3, с. 297]. Комиссия Михайловского констатировала, что до полной замены всех деревянных мостов более прочными техническими сооружениями строительство дороги нельзя признавать законченным. На дополнительные работы по усилению провозоспособности Сибирской магистрали в начале 1900-х гг. из государственного казначейства было ассигновано еще 100 млн руб. [4].

В истории строительства Транссиба, в целом героического, сегодня много поучительного и полезного для всех нас и особенно для руководящих работников транспортной отрасли, принимающих ответственные решения. В будущем предстоят серьезные работы по увеличению пропускной способности участков магистрали, улучшению взаимодействия морских терминалов и железнодорожных перевозчиков. Отдельное внимание уделяется развитию интермодальных перевозок по международному транспортному коридору «Восток-Запад», значительная часть которого проходит по

Транссибу. Эти и другие меры будут способствовать привлечению дополнительных объемов перевозок на Транссибирскую магистраль, что позволит более полно использовать ее транзитный потенциал.

Библиографический список

1. Борзунов, В. Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне Первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали, 1891–1904 гг.) / В. Ф. Борзунов. – М. : Наука, 1965. – 198 с.
2. Витте, С. Ю. Воспоминания / С. Ю. Витте. – М. : Соцэкгиз, 1960. – Т. 1. – 556 с.
3. Всеподданнейшие доклады министра путей сообщения за 1895–1905 гг. / Министерство путей сообщения. – СПб. : Тип. Министерства путей сообщения, 1906. – VII. – 531 с.
4. Мигулин, П. П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902) [Электронный ресурс] / П. П. Мигулин. – Режим доступа : http://resolver.gpntb.ru/purl?docshare/dsweb/Get/Resource-755/Migulin_P.P._Nasha_noveyshaya_zheleznodorozhnaya_politika (дата обращения : 04.02.2017).
5. Персианов, В. А. Научная мысль в развитии путей сообщения России (исторические вехи, проблемные вопросы и решения) : монография / В. А. Персианов, В. П. Козлова. – М. : ГУУ, 2008. – 394 с.
6. Правительственный вестник. – 1902. – № 108. – 10 с.
7. Соловьева, А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А. М. Соловьева. – М. : Наука, 1975. – 316 с.
8. Труды высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России // СПб. : Тип. В. Безобразова и К°, 1879. – Т. I. – 440 с.
9. Якунин, В. И. Атлас железных дорог России / В.И. Якунин [и др.] // Институт экономики и развития транспорта. – М. : ООО «Феория», 2015. – 680 с. – ISBN 978 5 91796 057 9.