

1.2. Проекты железнодорожной магистрали в Сибирь: политика или экономика?

Первые проекты дороги в Сибирь до границы с Китаем для развития торговли и защиты в случае необходимости дальневосточных рубежей появились в 1830–1850-е гг.¹⁹ В 1850-е гг. несколько иностранных предпринимателей уже предлагали российскому правительству построить железную дорогу из Европейской России через Сибирь до Тихого океана²⁰.

Родоначальником проекта, легшего в основу программы строительства Сибирской дороги, признан генерал Е.В. Богданович²¹. Он в 1860-е гг. представил аргументированный план магистрали, которая, по мысли автора, должна была протянуться из европейской части России через Урал до Тюмени и далее до Восточной Сибири и границы с Китаем, соединяя отдельными ветками водоразделы крупных сибирских рек²². Такая трасса первоначальной протяжённостью в 700 вёрст обошлась бы примерно в 48 млн. руб., что было по силам русскому бюджету (к концу 1860-х гг. на неё пришлось бы расходовать не более 5% его доходной части за время строительства). Заботясь об окупаемости и экономической востребованности новой железной дороги, Е.В. Богданович надеялся, что она даст импульс экономическому развитию Урала, находившемуся в бедственном состоянии после отмены крепостного права, а также русско-китайской торговле, что позволило бы довести магистраль до Восточной Сибири²³. Он также выражал интересы сибирского купечества, выступая его ходатаем в Петербурге и организатором заказных публикаций в столичных газетах инспирированных телеграмм о строительстве железной дороги в Сибирь²⁴.

Соображения Е.В. Богдановича и других авторов, получившие широкое распространение в печати, показали как интерес общества к проектам стальной магистрали за Урал, так и то, что острая экономическая потребность в ней ещё не назрела. Но важным было то, что с конца 1860-х гг. мысль о необходимости Сибирской дороги укоренилась и в общественном созна-

¹⁹ Борзунов В.Ф. Архивные материалы по истории строительства Сибирской железной дороги (1880–1905 гг.) // Исторический архив. 1960. №5. С.195; Зензинов Н.А. Строительство магистрали: идеи, предложения, проекты // Железнодорожный транспорт. 1991. №5. С.11–15.

²⁰ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С.2–3, 5–7.

²¹ Там же. С.12.

²² Богданович Е.В. Проект Сибирско-Уральской железной дороги. СПб, 1891.

²³ Богданович Е.В. О Сибирской железной дороге и о развитии уральского горного промысла. СПб, 1866.

²⁴ Изнар Н.Н. Записки инженера // Вопросы истории. 2004. №2. С.102. Тема Сибирской железной дороги также неоднократно затрагивалась в письмах Е.В. Богдановича А.С. Суворину. В них автор приписывал себе идею её строительства (РГАЛИ. Ф.459. Оп.1. Д.414).

нии, и в бюрократических канцеляриях. С этого момента обсуждение планов строительства такой магистрали уже не прекращалось, постепенно переходя в практическую плоскость.

Первые изыскательские работы по трассе будущей железной дороги начались в 1872–1874 гг. и велись в основном по двум различным направлениям: Кинешма–Вятка–Пермь–Екатеринбург–Тюмень; Нижний Новгород–Казань–Красноуфимск–Екатеринбург–Тюмень. 19 декабря 1875 г. Александр II утвердил второе направление, приняв во внимание то, что линия проходит через два крупных торговых центра империи – Казань и Нижний Новгород²⁵. Местные власти безо всякого энтузиазма отнеслись к перспективе появления железной дороги, опасаясь, что развитие торговли, рост цен, наплыв евреев, несмотря на то, что им было запрещено селиться за Уралом, и т.п. нарушат спокойствие на их территориях. Однако само строительство магистрали уже не подлежало сомнению. Практические действия по сооружению дороги были отложены прежде всего из-за русско-турецкой войны 1877–1878 гг., надолго опустошившей государственную казну и вызвавшую хронический дефицит бюджета вплоть до начала 1890-х гг.

В конце 1870-х гг. проекты строительства Сибирской железной дороги вновь вызвали интерес у зарубежных инвесторов. В 1877–1878 гг. немецкие банки минимум дважды предлагали выделить 100 млн. золотых марок (примерно 31 млн. руб. золотом) для сооружения магистрали²⁶. В 1879 г. к Е.В. Богдановичу обратились англичане, занимавшиеся строительством Канадской железной дороги, намереваясь вложить 12–14 млн. фунтов стерлингов (50–58 млн. тогдашних рублей) в Сибирскую магистраль²⁷. Е.В. Богданович и сам планировал создать акционерное общество для строительства Сибирской железной дороги, рассчитывая разбогатеть на этой идее²⁸. Однако он не сумел найти инвесторов, согласных на его условия, и позже отказался от замысла, подав министру финансов Н.Х. Бунге записку с обоснованием того, что Сибирскую дорогу следует строить за казённый счёт. По утверждению Е.В. Богдановича, его мнение было принято Комитетом министров²⁹.

²⁵ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С.33.

²⁶ Всеподданнейший доклад генерал-адъютанта Н.И. Казнакова 16 мая 1878 г. // РГИА. Ф.268. Оп.1. Д.1386. Л.3–4.

²⁷ Е.В. Богданович – С.А. Грейгу 27 ноября 1879 г. // РГИА. Ф.268. Оп.1. Д.1387. Л.192–195.

²⁸ Бумаги Е.В. Богдановича о Сибирской железной дороге // ОР РГБ. Ф.58. Раздел 2. К.39. №2.

²⁹ Е.В. Богданович – В.П. Мещерскому [1912–1913 гг.] // ОР РГБ. Ф.664. К.1. №9.

Постепенно длина планируемой магистрали увеличивалась³⁰. В 1884 г. появился проект железнодорожного пути от Самары до Владивостока, составленный К.Н. Посъетом. С этого времени речь шла уже о сплошном транссибирском пути, что было более чем в три раза длиннее маршрута, первоначально предложенного Е.В. Богдановичем, и минимум в семь раз дороже. Кроме местнических интересов и развития Сибири в целом тут добавились и стратегические соображения обороны рубежей России. Офицеры видели во Владивостоке «место, где можно уязвить Россию», опасаясь, что город, в случае возникновения большой войны, станет «вторым Севастополем»³¹.

Непрерывная железная дорога от Петербурга до Владивостока неизбежно становилась также и важным фактором международных отношений на Дальнем Востоке, изменяя там баланс сил и вызывая смешанные чувства у соседней России. В Японии полагали, что будущая магистраль даст стимул экономическому развитию всего региона и связывали с этим свои надежды. Но высказывались и опасения. Так, будущий японский маршал А. Ямагата видел в Сибирской железной дороге также и угрозу интересам Страны восходящего солнца, предсказывая, что эта магистраль поможет России отторгнуть Маньчжурию и укрепить свое влияние в Пекине³².

Надо признать, что опасения А. Ямагаты имели определённое основание: в среде российских военных в 1880-е гг. появились рассуждения о том, что усиление России на тихоокеанском побережье даст империи возможность «грозить Европе всей»: «с Амура мы можем наносить Европе самые серьёзные по своим последствиям удары и всякое усиление наше на Тихом океане будет иметь неизбежным последствием возвышение нашего политического

³⁰ Однако в 1860-х – первой половине 1880-х гг., когда проектировщики пытались отталкиваться от реальных потребности торговли, длина Сибирской магистрали в их планах не увеличивалась, а уменьшалась, пока от неё не остались «обрывки линий в пределах Среднего и Южного Урала, но всё ещё именовавшиеся “Сибирской дорогой”» (Борзунов В.Ф. Архивные материалы... С.198). Такая тенденция касалась лишь частных проектов. Как только речь заходила о стратегическом значении магистрали, то она сразу же менялась на противоположную.

³¹ Волошинов Н.А. Сибирская железная дорога. СПб., 1890. С.19.

³² Щетинина Е.В. Идеологические концепции экспансионистской политики Японии на Дальнем Востоке в 70–80-х годах XIX века // Японская историография отношений России с сопредельными странами на Дальнем Востоке. Владивосток, 1986. С.15; Hackett R.F. Yamagata Aritomo in the Rise of Modern Japan, 1838–1922. Cambridge (Mass.), 1971. P.157. Японцы ответили составлением планов строительства своих железных дорог в Корею и Южной Маньчжурии, но выглядели они не слишком серьёзно, особенно после того как Токио принял программу усиленных вооружений (Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928. С.139–140).

могущества в Европе»³³. Автор уже тогда смотрел на русский Дальний Восток не только как на слабое место империи, но и как на удобный плацдарм русской экспансии, до известной степени предвосхищая политику и идеологию С.Ю. Витте. «В Тихом океане происходит промышленное и торговое пиршество. Между европейскими, американскими и азиатскими гостями нам отведено за столом одно из видных мест. Если мы пока, сидя за столом, не удовлетворяем, подобно другим, своего аппетита, то из этого не следует, чтобы мы готовы были позволить вывести себя из-за стола»³⁴. Чуть позже, в конце 1880-х гг. уже официальное лицо, генерал-губернатор Восточной Сибири Д.Г. Анучин повторил эти соображения почти буквально: «Из Владивостока можно самым решительным образом угрожать существенным интересам Западной Европы». Тихий океан рассматривался им как будущее поприще для схватки с европейскими державами, каким ранее был Атлантический океан³⁵.

Опасался экспансии России на своих северных границах и Китай. Подстрекаемый западными дипломатами, рассуждавшими в Пекине о готовности России захватить Маньчжурию, он в 1890 г. начал изыскания для сооружения железной дороги от столицы до Гирина – административного центра одной из провинций Маньчжурии. Однако эта деятельность носила явно демонстративный характер, так как у Срединной империи не имелось денег на железнодорожное строительство. В России эти действия были сочтены как ещё один аргумент для быстрейшего начала строительства Сибирской железной дороги³⁶. В Петербурге в 1880-е гг. вообще преувеличивали опасность, исходившую от Китая, для дальневосточных рубежей империи³⁷.

В 1885 г. появился проект Сибирской железной дороги, который в итоге стал прообразом плана будущего строительства. Его автором оказался человек, формально далекий от железнодорожных дел – вице-адмирал в отставке Н.В. Копытов. По его данным, сплошная магистраль, состоящая из трех участков: Томск–Иркутск, Иркутск–Усть Стрелка, Хабаровск–Владивосток длиной в 4,5 тыс. вёрст, рассчитанная на пропуск 6 пар поездов в сутки, должна была обойтись в 185 млн. руб. (41 тыс. руб. за версту). Н.В. Копытов также надеялся, что новая железная дорога даст толчок развитию экономики Сибири и Дальнего Востока, и в результате затраты на магистраль окупятся за пять лет

³³ Барабаш [Я.Ф.] Записка о Маньчжурии // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. 1. СПб., 1883. С.106.

³⁴ Там же. С.103–104.

³⁵ Труды Комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. Стенографический отчёт второго (последнего) заседания первой подкомиссии 14 апреля 1889 г. // Железнодорожное дело. 1889. №26. С.6.

³⁶ Н.К. Гирс – И.А. Вышнеградскому 31 июля 1890 г. // РГИА. Ф.268. Оп.3. Д.264. Л.4–8.

³⁷ Marks S.G. Op. cit. P.35–36, 38.

её эксплуатации³⁸. Главными отличиями печатной версии стало уменьшение стоимости строительства железной дороги до 150 млн. руб. и определение ежегодных вложений в 7 млн. руб. – т.е. сооружать её предполагалось в течение примерно 20 лет.

В дальнейшем Н.В. Копытов неоднократно уточнял свой проект³⁹. Он предложил два варианта пути Сибирской железной дороги: северный (Уфа–Челябинск–Омск–Томск) и южный (Оренбург–Акмолинск–Семипалатинск–Барнаул–Бийск–Минусинск). Для сбора необходимой суммы на сооружение дороги, определённой Н.В. Копытовым в последних вариантах в 180 млн. руб.⁴⁰, он предложил выпустить 5% ценные бумаги, исходя из годовой потребности в 36 млн. руб. Другим вариантом было использование свободной наличности Государственного банка и казначейства, которую Н.В. Копытов исчислял в 218 млн. руб. Вопрос об удешевлении железной дороги натолкнул вице-адмирала на ещё одну идею – провести часть планируемой магистрали по китайской территории, что значительно укорачивало ее протяжённость (подробнее об этом речь пойдет ниже).

Предложения Н.В. Копытова стали предметом обсуждения в Императорском Русском техническом обществе. Для этого 23 мая 1888 г. там создали специальную комиссию о направлении Сибирской железной дороги. Большинство участников (18) не приняло вариант контр-адмирала как недостаточно обоснованный, высказавшись за «северное» направление будущей трассы (Челябинск–Омск–Томск–Иркутск)⁴¹. Вариант Н.В. Копытова поддержали лишь двое, ещё пятеро выступило со своим, «промежуточным» планом. Однако далее, за Байкалом, возможность строительства части магистрали по

³⁸ Черновик записки Н.В. Копытова о Транссибирской железной дороге. Сентябрь 1885 г. // РГА ВМФ. Ф.12. Оп.1. Д.32. Л.55–56. В сокращенном и изменённом виде виде план Н.В. Копытова был опубликован в «Московских ведомостях» (1885. 29 ноября. №330) под инициалами «Н.К.».

³⁹ Московские ведомости. 1887. №24, 25, 27; Н.К. Петербург–Владивосток. Всероссийская великая восточная железная дорога // Нива. 1889. №16. С.422–423; №17. С.442–444; О наиболее выгоднейшем направлении магистральной и непрерывной Всероссийской великой восточной железной дороги. Сообщение контр-адмирала Н.В. Копытова на технической беседе в Императорском Русском техническом обществе 18 декабря 1887 г. под председательством А.К. Горчакова // Железнодорожное дело. 1888. №2–4. С.13–27.

⁴⁰ Такая сумма требовалась по расчётам контр-адмирала для сооружения участка от Оренбурга до Аргуни (крайне южного пункта на берегу Амура) в 4500 вёрст.

⁴¹ Труды комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. 1889–1890 гг. СПб., 1890; М.Г. [Герсеванов М.Н.] Труды комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о Сибирской железной дороге и вопрос о дальнейших изысканиях и исследованиях в Сибири. СПб., 1891. С.5–7.

китайской территории не отвергалась⁴². В общем, тогда, в конце 1880-х гг., власть не приняла планов Н.В. Копытова, однако, они несомненно оказали значительное влияние на подготовку проекта сооружения Сибирской дороги.

Несмотря на то, что к 1890-м гг. уже был поставлен вопрос о возможной роли Сибирской железной дороги как торговой артерии между Европой и Дальним Востоком⁴³, главным мотивом строительства магистрали оказались всё-таки интересы защиты русского Дальнего Востока. Именно к такому выводу пришел Комитет министров в 1888 г. Но к сооружению железной дороги тогда не приступили: по заявлению министра финансов И.А. Вышнеградского, столь дорогостоящий проект стоимостью примерно в 350 млн. рублей был не под силу бюджету. Тем не менее, после распоряжения Александра III 22 мая 1882 г. начались изыскания по направлению предполагаемой трассы, пока – в европейской части России. После подробного и длительного обсуждения в конце 1884 – начале 1885 гг. Комитет министров предпочёл Самаро-Уфимское направление Нижегородо-Екатеринбургскому⁴⁴. Магистраль была окончательно определена как сплошной железнодорожный путь до Владивостока по территории России в конце 1880-х гг. Она рассматривалась как стратегическая, поэтому строить её намеревались исключительно на бюджетные средства, несмотря на то, что потенциальные инвесторы – иностранцы, на сей раз – французы, проявляли к плану Сибирской дороги значительный интерес⁴⁵. Этот подход поддержали военный министр П.С. Ванновский и министр путей сообщения А.Я. Гюббенет. 25 февраля 1891 г. Александр III подписал указ о сооружении Великого Сибирского пути во Владивосток, и в 1891 г. началось строительство его первых участков: 6 марта 1891 г. – от Миасса до Челябинска, 19 мая 1891 г. – между Хабаровском и Владивостоком (в закладке этой трассы участвовал наследник престола Николай Александрович, возвращавшийся из путешествия вокруг Азии). Одновременно Министерство путей сообщения приступило к изыскательским работам по всей длине трассы от Челябинска до Хабаровска. Тем не менее, далеко не все вопросы, касающиеся сооружения дороги, были окончательно решены. В частности, началу масштабного строительства препятствовал министр финансов И.А. Вышнеградский, полагавший, что такой проект ляжет непосильной ношей на российский бюджет.

⁴² Доклад бюро комиссии о восточной части дороги через всю Сибирь // Железнодорожное дело. 1889. №48. С.4.

⁴³ Анненков М.Н. Указ. соч. С.9, 13. Однако автор полагал, что железная дорога сделает доставку товаров дешевле и быстрее сравнительно с морским путём.

⁴⁴ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С.55–62.

⁴⁵ Дневник А.А. Половцова. Т.2. М., 1966. С.499, 512. Примечания П.А. Зайончковского. Нельзя сказать, что правительство категорически отказывалось от использования иностранных капиталов для строительства дороги, но переговоры об этом (в частности, с французами) к успеху не привели (Marks S.G. Op. cit. P.110–111).

Однако вскоре дело Сибирской дороги оказалось в основном в руках нового (с августа 1892 г.) министра финансов С.Ю. Витте⁴⁶. Он был сторонником быстрейшего сооружения магистрали, рассматривая её как важнейшее государственное и политическое предприятие⁴⁷. Чтобы убедить прижимистого Александра III в возможности масштабных работ, министр финансов сознательно занизил стоимость магистрали до 350 млн. руб.⁴⁸ Но и эта сумма была тяжёлым бременем для хронически дефицитного бюджета, поэтому С.Ю. Витте выдвинул идею специальной эмиссии для строительства рельсового пути («сибирские рубли»).

1.3. «Сибирские рубли»

Впервые идею эмиссии для финансирования строительства Сибирской железной дороги министр финансов высказал в записке 13 ноября 1892 г.⁴⁹ Он предполагал выпустить 150 млн. руб., ограничив их хождение Сибирью, и представил план погашения этой эмиссии, рассчитанный на 23 года⁵⁰.

⁴⁶ Как справедливо отметил В.Ф. Борзунов, проект Сибирской железной дороги попал к новому министру финансов практически в готовом виде. Однако С.Ю. Витте внёс туда и своё: он придал делу колоссальный размах, постарался связать его с идеей транзитной торговли между Европой и Азией, а также сделал акцент на необходимости сблизить Сибирь с европейской частью империи (Борзунов В.Ф. Архивные материалы... С.199–201).

⁴⁷ Романов Б.А. Указ. соч. С.56–61.

⁴⁸ Куломзин А.Н. Пережитое // РГИА. Ф.1642. Оп.1. Д.186. Л.17. С.Ю. Витте, представляя смету на строительство магистрали, не оговаривал, что упрощённые технические условия сооружения дороги (облегчённые рельсы, крутые склоны, временные деревянные мосты и т.п.) потребуют в ближайшем будущем замены, которая обойдётся в немалую сумму. Колоссальных затрат требовал участок за Байкалом с его горными перевалами и тунелями. Список скрытых статей расходов можно легко продолжить, всё это хорошо понимали уже тогда опытные сановники вроде А.Н. Куломзина или Н.Х. Бунге.

⁴⁹ О порядке и способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути 13 ноября 1892 г. // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1. Кн.2. Ч.1. М., 2004. С.184–229.

⁵⁰ Б.В. Ананьич привёл рассказ В.В. Максимова, опубликованный в марте 1915 г. в газете «День» о существовании записки С.Ю. Витте о строительстве Сибирской дороги на «сибирские рубли», все экземпляры которой министр финансов впоследствии якобы пытался уничтожить (Ананьич Б.В. Россия и международный капитал 1897–1914: очерки истории финансовых отношений. Л., 1970. С.15, прим.). Это интервью ближайшего сотрудника министра финансов звучит двусмысленно: отдельной записки о «сибирских рублях» не было. Речь может идти о двух документах, где содержится упоминание о них: всеподданнейшем докладе С.Ю. Витте 6 ноября 1892 г. «О способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути и о назначении совещания для обсуждения сего дела» и записке 13 ноября 1892 г. «О порядке и способах соору-