

сомнения и у С.Ю. Витте. В результате он отказался от своего предложения и выдвинул новую комбинацию: взять 92,7 млн. руб. в Государственном банке, перевести их в казначейство и использовать на сооружение Сибирской магистрали⁵². В окончательном варианте министр финансов предложил пустить в оборот кредитные билеты, подготовленные ещё в 1881 г. для введения золотого размена, но так и оставшиеся в хранилище, на сумму в 92,7 млн. руб., просто забрав их из банка. Эта сумма согласно указу Александра II 1 января 1881 г. была уплачена казначейством Государственному банку, но так как золотое обращение тогда так и не было введено, она осталась на счетах коммерческих операций Государственного банка⁵³. Большинство участников совещания одобрило этот план, с их мнением согласился царь⁵⁴. Однако три сановника (Н.Х. Бунге, Н.М. Чихачёв и И.А. Вышнеградский) настаивали на том, что билеты следует не просто взять на время из Государственного банка, а оформить это как заимствование. За их позицией стояло опасение многоопытных бюрократов в том, что такой шаг может быть воспринят как сигнал о намерении и дальше сохранять бумажное обращение в России, а также подозрение, что С.Ю. Витте и впредь будет прибегать к подобной опасной для устойчивости рубля мере⁵⁵. Но этот вариант в конечном итоге не был осуществлён из-за опасений за курс рубля и русских ценных бумаг за границей.

1.4. Особенности строительства Сибирской магистрали

Сооружение самой протяжённой стальной магистрали в мире сопровождалось рядом нестандартных управленческих решений. Все вопросы строительства дороги передали специально учреждённому по инициативе С.Ю. Витте 10 декабря 1892 г. Комитету Сибирской железной дороги под председательством наследника престола Николая Александровича. Это был уникальный для самодержавной России орган, объединивший в своём лице компетенцию сразу нескольких ведомств для решения единой задачи. Его нетрадиционность состояла в том, что по сравнению с множеством разных межведомственных комиссий, комитетов и совещаний, он получил в руки реальные рычаги власти (право готовить представления в Государственный совет) и поэтому мог действовать эффективно⁵⁶. Царевич плохо понимал дело, которым ему сле-

⁵² Там же. Л.12–13.

⁵³ Там же. Оп.28. Д.249. Л.253.

⁵⁴ Журнал Особого совещания о постройке Сибирской железной дороги 21 ноября 1892 г. // РГИА. Ф.265. Оп.2. Д.634. Л.10–11.

⁵⁵ РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.249. Л.255–256.

⁵⁶ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С.131–132. В какой-то части эти «привилегии» распространились в будущем и на КВЖД. Так, её пекинский отдел имел право прямого сношения с китайскими властями, минуя МИД (Нилус Е.Х. Указ. соч. С.24).

давало управлять. Даже взойдя на престол, он заявил в Комитете Сибирской железной дороги: «надеюсь при содействии вашем довести до конца начатую постройку Сибирского рельсового пути дёшево, а главное, скоро и прочно»⁵⁷. В российских условиях было возможно исполнить в лучшем случае лишь одно, а не три взаимоисключающих условия сразу. Поэтому его заместителем назначили председателя Комитета министров Н.Х. Бунге, который фактически и вёл всю деятельность Комитета Сибирской железной дороги до своей кончины 3 июня 1895 г.

Будущая магистраль была разделена на 6 участков. К первой очереди отнесли трассы Челябинск–Обь (1300 вёрст), Обь–Иркутск (1800 вёрст). Вторую очередь составили Забайкальская железная дорога до Сретенска (1000 вёрст), трудная в техническом отношении, и отрезок Владивосток–Хабаровск (700 вёрст); третью очередь – Амурская железная дорога (около 2000 вёрст) и Круглобайкальская железная дорога (240 вёрст), время их сооружения не устанавливалось. На большинстве участков строительные работы начались с лета 1893 г. В решении Комитета был специально оговорен пункт о том, что вся дорога должна стать национальным делом России, строиться исключительно русскими людьми и из русских материалов. Так оно и вышло, только на участке в 17 километров около Красноярска уложили английские рельсы⁵⁸. На финансирование строительства предполагалось ежегодно выделять из бюджета по 40 млн. руб. Однако быстро выяснилось, что скорость сооружения магистрали может быть увеличена, поэтому Александр III утвердил решение Комитета Сибирской железной дороги 13 мая 1894 г. о завершении работ не позднее 1901 г. Размах предстоящей работы являлся беспрецедентным для России. Только за первую и вторую очереди (от Челябинска до Сретенска и от Владивостока до Хабаровска) следовало проложить 4952 версты рельсового пути. Под дорогу отводилось 89106 десятин земли, на них необходимо было вырубить 14612 десятин леса, выполнить 9404 тыс. куб. саженей земляных работ (19 млн. человеко-дней), построить 45,5 вёрст мостов. Магистраль требовала 8,4 млн. шпал, 118 тыс. телеграфных столбов, 10 тыс. вёрст провода, 239 вёрст водопроводных труб и т.д.⁵⁹ Кроме того, темпы строительства стали самыми высокими в мире, превывсив быстроту сооружения Трансканадской железной дороги в 1880-е гг. .

Скорость сооружения самой протяжённой железной дороги в мире отчасти объяснялась особыми, облегчёнными техническими условиями, принятыми

⁵⁷ Отчёт по Комитету Сибирской железной дороги за 1893–1897 гг. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1084. Л.144.

⁵⁸ Паталеев А.В. Указ. соч. С.8.

⁵⁹ Отчёт по Комитету Сибирской железной дороги за 1893–1897 гг. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1084. Л.151 об.

для Сибирской железной дороги: были значительно увеличены предельные уклоны полотна (0,0174 в горах и 0,0074 на равнине), уменьшены радиусы кривых – 300 и 500 метров, сокращена ширина земельной насыпи (с 2,6 до 2,35 саженой), облегчены рельсы (18 фунтов вместо 24)⁶⁰, укорочены шпалы, уменьшено их количество, более тонким стал слой балласта. По всей трассе только большие мосты сооружались как капитальные, остальные строились из дерева; было увеличено обычное расстояние между станциями (до 50 вёрст), водоснабжение могло обеспечить лишь семь пар поездов в сутки. Такая трасса имела очень скромные возможности. Располагая только одним путём, дорога на первых порах пропускала всего три пары поездов в сутки (одна – пассажирская, две – товарные) со средней скоростью 20 вёрст в час – пассажирский, 12 вёрст – товарный.

Но даже и при таком «облегчённом» варианте в 1897 г. Комитет Сибирской железной дороги констатировал, что стоимость сооружения основных участков магистрали уже превышает проектную на 24%⁶¹. При этом в смету не вошли чрезвычайные расходы. Так, в 1897 г. в результате сильнейшего наводнения на Забайкальском участке было затоплено 700 километров пути, а 162 из них совершенно смыто. Прямой убыток от этого бедствия составил 5 309 014 руб., не учитывая задержки работ⁶².

К 1904 г. общая сумма произведённых затрат на Сибирскую железную дорогу (вместе с Китайской Восточной железной дорогой) составила 1,135 млрд. руб.⁶³ Строительные работы полностью не завершились даже к 1914 г. Уже в 1906 г. началась реконструкция магистрали. Печальный опыт русско-японской войны 1904–1905 гг., в ходе которой трасса, даже при чрезвычайном напряжении графика движения, не могла обеспечить потребности армии, ускорил возврат к общим стандартам сооружения железнодорожных магистралей. Строители приступили также к прокладке второго пути, к 1913 г. его

⁶⁰ Позже с рельсами вышел большой конфуз. Их поставляло Богословское горнозаводское общество и изготавливались они из стали, сваренной по рецептам МПС. Оказалось, что эти «эксклюзивные» рельсы при нормативном сроке службы в 10 лет не выдерживают и двух. Это сказалось на темпах замены лёгких 18-фунтовых рельсов, которые часто служили дольше, чем их более тяжёлые аналоги (Доклад об эксплуатационных расходах Сибирской железной дороги, составленный А.Н. Бухман при участии А.В. Барашкова и Б.И. Плана. СПб., 1912. С.106).

⁶¹ Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. С.257.

⁶² Отчёт по Комитету Сибирской железной дороги за 1893–1897 гг. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1084. Л.145–145 об.

⁶³ Справка об общей стоимости Сибирского транзитного железнодорожного пути. Декабрь 1903 г. // РГИА. Ф.1337. Оп.1. Д.139. Л.26–28.

довели до границы с Китаем⁶⁴. Всё это потребовало суммы, более чем в пять раз превышавшую первоначальные расчёты: к 1914 г. на её сооружение было потрачено более 1,5 млрд. руб.⁶⁵ Следовательно, в среднем ежегодно на Сибирскую магистраль шло порядка 7–8% всех государственных расходов (надо заметить, что финансирование строительства распределялось неравномерно, наибольшие вложения требовались в 1894–1901 гг.).

Были ли оправданы столь значительные затраты? Стратегическая обстановка на Дальнем Востоке к концу XIX века не позволяла России быть уверенной в целостности своих дальневосточных рубежей. Японо-китайская война 1894–1895 гг. стала тревожным сигналом для империи, необходимость транспортной магистрали для быстрой переброски войск в случае возникновения реальной угрозы на российских границах являлась бесспорной. Экономическое же значение новой дороги, особенно её транзитной функции, тогда всерьёз и подробно не анализировалось⁶⁶. Конечно, для связи Сибири и Дальнего Востока с европейской частью империи магистраль имела колоссальное значение. Но нельзя не заметить противоречия: в удешевлении сооружения дороги и её технических характеристиках были заложены столь низкие пропускные возможности трассы, что они просто не позволяли ставить вопрос об её важной коммерческой роли, особенно как транспортной артерии, связывающей Европу и Дальний Восток.

1.5. Перевозки по Сибирской железной дороге: мечты и реальность

Уже в июне 1893 г. министр финансов составил программу своей деятельности на Дальнем Востоке. Центром её стала строящаяся Сибирская железная

⁶⁴ Паталеев А.В. Указ. соч. С.23–24.

⁶⁵ В.Ф. Борзунов приводит точную цифру – 1 472 585 591 руб., из них только на Сибирскую железную дорогу – 1 072 518 355 руб. (Борзунов В.Ф. Архивные материалы... С.204). Он не объяснил методику подсчёта, но сослался на неуказанные архивные материалы, присовокупив, что «значительная часть этой суммы была расхищена казёнными и частными подрядчиками, пущена на ветер при попытках “возродить” сибирское железнодорожное производство (почему в общую сумму затрат попали такие статьи расходов? – И.Л.) и исчезла в карманах чиновников Переселенческого управления» (надо полагать, что это плата за перевозку многочисленных переселенцев, то есть, эксплуатационные **доходы** дороги. Тогда почему они также включены в стоимость её сооружения?). Такие оговорки автора ставят под сомнение его методику подсчёта и, как следствие, точность итоговой суммы. Сама же проблема требует отдельного тщательного исследования.

⁶⁶ Даже в 1912 г. руководство дороги совершенно не занималось исследованием Сибири в коммерческом отношении (Доклад об эксплуатационных расходах Сибирской железной дороги... С.182).