

ревозок доходило до 50%. Но общие цифры скрывали множество проблем. Желających доехать до Владивостока было немного, большинство пассажиров составляли переселенцы и рабочие. Кроме того, несмотря на быстрый рост перевозок, Сибирская дорога в 25–30 раз отставала от Европейской России по объёмам транспортировки грузов. Ситуация смягчалась благодаря значительному прогону (в среднем, в 4–5 раз длинее, чем в Европейской России). Но оборот товара на одну версту Сибирской дороги был всё-таки в 3,7 раза меньше, чем в Европейской России: в 1909 г. – 9 300 руб. против 34 700 руб.<sup>80</sup> Сибирская дорога как транзитная магистраль оказалась для страны маловостребованной. Она служила в основном для доставки грузов в местных пределах и для казённых перевозок (переселенцы, военные грузы, собственные нужды и т.п.), а также для небольшого числа пассажиров, следовавших в Восточную Сибирь и на Дальний Восток.

### ***1.6. Строительство Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) и её экономическая роль***

Китайская Восточная железная дорога имеет сложную дипломатическую историю<sup>81</sup>. Родоначальником идеи КВЖД является уже упоминавшийся вице-адмирал Н.В. Копытов. Уже в 1885 г. он при разработке своего проекта Сибирской дороги, стремясь уменьшить её стоимость, предложил провести часть магистрали по территории Маньчжурии через Хайлар, Цицикар, Гирин, Нингуту (1000 вёрст). Это по расчётам Н.В. Копытова позволяло сократить протяженность Транссибирской железной дороги на 2000 вёрст и расходы – на 100 млн. руб.<sup>82</sup> Проект вице-адмирала в целом и в части железной дороги по территории Китая после обсуждения в ряде официальных инстанций принят всё-таки не был, но он оказал значительное влияние на последующую разработку трассы Сибирской магистрали. Позднее С.Ю. Витте признавал, что был хорошо знаком с планами Н.В. Копытова<sup>83</sup>. Но для их реализации требовалось договориться с китайским правительством. Несмотря на то, что Н.В. Копытов и его единомышленники (бывший в конце 1880-х гг. посланником в Пекине А.М. Кумани, вице-адмирал Н.И. Казнаков, Н.К. Имеретинский, крупный и влиятельный тяньцзинский купец А.Д. Старцев, им сочувствовал директор Азиатского департамента МИД И.А. Зиновьев) искали такие возможности и

<sup>80</sup> Фёдоров М.П. Экономическое положение Сибирской магистрали. СПб., 1912. С.15, 25–26.

<sup>81</sup> Подробнее об этом см. главу 4 «Русско-китайский союзный договор 1896 г.»

<sup>82</sup> Н.К. Петербург–Владивосток. Всероссийская великая восточная железная дорога. М., 1886. Эта записка Н.В. Копытова напечатана в виде отдельного оттиска М.Н. Катковым.

<sup>83</sup> Пролог русско-японской войны. Материалы из архива графа С.Ю. Витте. Под ред. Б.Б. Глинского. Пг., 1916. С.30.

даже установили неофициальный контакт с чилийским генерал-губернатором Ли Хунчжаном ещё в 1891 г., это не привело к результату<sup>84</sup>. Такой же итог имела более ранняя записка В.О. Герценштейна, составленная в 1886 г. по просьбе китайского посланника в Петербурге маркиза Цзена Цицизе, о развитии железных дорог в Китае, в том числе – в Маньчжурии, с использованием услуг русских инженеров. Несмотря на хлопоты Цзена Цицизе в Пекине, он получил отказ: там признали его план преждевременным и небезопасным<sup>85</sup>. Вероятно, тогда взаимопонимание двух стран в подобном вопросе было труднодостижимо, если вообще возможно, так как Китай предпочитал не выдавать столь масштабные концессии иностранным державам, особенно в сфере железнодорожного строительства.

Показательно, что министр финансов впервые поставил вопрос о строительстве железной дороги в Китай во всеподданнейшем докладе «О способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути и о назначении Совещания для обсуждения сего дела» 6 ноября 1892 г.<sup>86</sup> Конкретного плана такой трассы он ещё не имел, но по сохранившейся в бумагах Министерства финансов схемы русской железной дороги от Верхнеудинска через Кяхту – Ургу до Пекина протяжённостью в 1669,5 вёрст, относящейся к концу 1892 г., можно предположить, в каком направлении шла её разработка<sup>87</sup>. Но туманные перспективы по-видимому не воодушевили Александра III, император был категорически против строительства части стратегической железной дороги по чужой территории<sup>88</sup>. Монарх оказался не одинок в своих сомнениях. Бывший министр путей сообщения К.Н. Посьет опасался, что с помощью железной дороги, проведённой по территории Маньчжурии, китайцы проникнут в Сибирь и захватят там всю торговлю. Соображения К.Н. Посьета разделял приамур-

---

<sup>84</sup> А.М. Кумани – Н.В. Копытову 12 марта 1891 г. // РГА ВМФ. Ф.12. Оп.2. Д.26. Л.118 об.

<sup>85</sup> Выступление В.О. Герценштейна в дискуссии по поводу сообщения Н.В. Копытова «О наивыгоднейшем направлении магистрали и непрерывности Всероссийской великой восточной железной дороги», сделанном 18 декабря 1887 г. в Императорском Русском техническом обществе // Железнодорожное дело. 1888. №2–4. С.28.

<sup>86</sup> Тогда в числе причин строительства дороги упоминалась и необходимость развивать торговлю с Китаем. Министр финансов начал кампанию по сбору сведений о торговле на Дальнем Востоке среди российских дипломатов там. Финансовое ведомство также приступило к подготовке целой серии трудов об экономике восточной окраины: «Китайские порты, имеющее значение для русской торговли на Дальнем Востоке», «Описание Амурской области», «Описание Маньчжурии», «Описание Кореи», «Охотско-Камчатский край» (черновые варианты очерка истории Сибирской железной дороги, составленные М.Г. Зельмановым по поручению С.Ю. Витте // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.249. Л.321–323).

<sup>87</sup> Там же. Оп.27. Д.6. Л.175.

<sup>88</sup> Путилов А.С. Воспоминания // РГАЛИ. Ф. 1337. Оп. 1. Д.217. Л.63.

ский генерал-губернатор С.М. Духовской, а также А.Н. Куломзин, управляющий делами Комитета Сибирской железной дороги<sup>89</sup>. Поэтому в упоминавшемся выше всеподданнейшем докладе 6 ноября 1892 г. С.Ю. Витте предлагал строить Сибирскую дорогу через Хабаровск до Владивостока<sup>90</sup>. Александр III вполне согласился с таким подходом. Но колебания в российском руководстве сохранялись. В Комитете Сибирской железной дороги обсуждался, в частности, вариант колёсной дороги из Томской губернии в Китай<sup>91</sup>. Соображения «за» и «против» изложил А.Н. Куломзин: «Месяца два тому назад я колебался, думал о дороге по китайской территории от Кяхты в Пекин. В торговом отношении это, пожалуй, было бы вернее, но не в политическом. Одно из двух: или нам сохранить Сибирь, влияние на Востоке, влияние на Китай – тогда нам нужна сплошная дорога по Сибири в наших пределах. В будущем столетии наступит окончательная борьба европейских народов за преобладание в мире восточном. И тут нам нужна своя дорога, что бы она нам не стоила»<sup>92</sup>.

Однако министр финансов не оставил своих намерений строить дорогу в Китай. Вскоре в этом деле у него появился неожиданный союзник – известный в столице врач «тибетской медицины» П.А. Бадмаев.

### ***1.7. КВЖД и бадмаевские прожекты***

П.А. Бадмаев с помощью С.Ю. Витте представил Александру III записку, датированную 13 февраля 1893 г. Она интересна не столько рассуждениями самого автора, сколько тем, что в ней отразились планы министра финансов. Суть документа состояла в предложении соорудить от строящейся Сибирской железной дороги ветку в Китай до города Ланчжоу (центр провинции Ганьсу), находившегося на расстоянии 1500 вёрст от русской границы. Чтобы подкрепить интерес к Ланчжоу, П.А. Бадмаев объявил его единственным местом, имеющим «серьёзное торговое, политическое и стратегическое значение во всём мире», так как город находился рядом с центрами производства чая и шёлка. «Доктор тибетской медицины» полагал, что после успешного свержения цинской династии «вся торговля Китая попадёт в наши руки», в Россию потекут «вековые миллиарды золота и серебра», скопившиеся в Китае за двадцать веков<sup>93</sup>.

<sup>89</sup> Куломзин А.Н. Пережитое // РГИА. Ф.1642. Оп.1. Д.202. Л.95–96.

<sup>90</sup> РГИА. Ф.694. Оп.2. Д.136.

<sup>91</sup> А.Н. Куломзин – А.А. Куломзину 15 ноября 1893 г. // ОПИ ГИМ. Ф.42. Оп.1. №3. Л.86.

<sup>92</sup> А.Н. Куломзин – А.А. Куломзину 6 декабря 1893 г. // Там же. Л.102 об. – 103.

<sup>93</sup> Ср. со свидетельством приказчика одной из торговых фирм: «В видах слабого сбыта наших товаров в городе Лан-чжоу-фу, где мы прожили уже более года, а также за неимением в этом городе подходящих китайских товаров для вывоза в Россию, я решил съездить с образцами товаров в город Си-ань-фу и Хань-чжун-фу» (Васенев А. Дневник, ведённый