

Последние попытки реанимировать свой торговый дом П.А. Бадмаев принял в 1905–1906 гг. Но фирма уже практически не существовала. В.Ф. Люба сообщал из Урги, что деятельность торгового дома в Монголии полностью прекратилась, о нём напоминали лишь два дома в Урге, «приходящих без ремонта в полный упадок, да несколько жалких станционных домишек бурятского типа и постройки между Кяхтой и Ургой, <...> крайне неудачная в течение двух лет гоньба русских почт между Кяхтой и Калганом, и, наконец, жалкая торговля с совершенно неподходящим выбором товаров и в неумелых руках – вот всё, к чему свелась в Монголии и на чём оборвался деятельность этого столь много нашумевшего в своё время предприятия»¹⁴¹.

1.8. Железнодорожные планы С.Ю. Витте

Дороги С.Ю. Витте и П.А. Бадмаева окончательно разошлись к концу 1895 г. Уже осенью 1895 г., когда появился слух о восстании мусульман в китайской провинции Ганьсу, министр финансов немедленно отреагировал на это всеподданнейшей запиской 3 октября 1895 г. В ней он заявил, что обстоятельства, необходимые для реализации бадмаевского плана, изменились (японо-китайская война), поэтому дальнейшая деятельность «доктора тибетской медицины» стала невозможной. По мнению министра финансов, требовалось «коренное изменение в постановке нашей дипломатии на Дальнем Востоке». С.Ю. Витте объявил себя сторонником исключительно мирного проникновения в Китай, в частности посредством «линии Сибирской железной дороги через Маньчжурию по направлению к Владивостоку»¹⁴². Он собирался действовать по собственному плану, значительно отличавшемуся от фантазий П.А. Бадмаева¹⁴³.

Программа проникновения в Китай была частью более широких геополитических мечтаний С.Ю. Витте, созревших у него не позже первой половины 1895 г. Центральная Азия, с точки зрения министра финансов, «должна быть нашей не в

¹⁴¹ АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.581. Л.17–17 об.

¹⁴² ГАРФ. Ф.601. Оп.1. Д.688.

¹⁴³ Совсем иную трактовку собственной политики С.Ю. Витте дал в воспоминаниях. Упомянув о своём знакомстве с П.А. Бадмаевым, которого он конечно же быстро раскусил как политического интригана и денежного афериста, министр финансов очень глухо и путанно изложил историю возникновения идеи КВЖД. Если следовать тексту его мемуаров, то получится, что проект возник едва ли не спонтанно во время подготовки коронации Николая II, то есть в начале 1896 г., для ускорения строительства Сибирской железной дороги и как ответ на прожекты П.А. Бадмаева, желавшего вести дорогу через Кяхту в Пекин с второстепенной веткой до Владивостока (Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Т.1. Рассказы в стенографической записи. Кн.1. СПб., 2003. С.438–446). У С.Ю. Витте было достаточно веских причин, чтобы избегать детального повествования, поэтому его версия об обстоятельствах подготовки русско-китайского соглашения оказалась далека от действительности.

смысле материального завоевания, а для того, чтобы заставить её служить нашим целям и нашим интересам»¹⁴⁴. При такой постановке вопроса железная дорога становилась не просто средством для развития торговли, а одним из важнейших орудий экономической экспансии России в Китай. Ещё в 1892 г., будучи министром путей сообщения, С.Ю. Витте уже задумывался о направлении Сибирской железной дороги за Байкалом¹⁴⁵. По свидетельству Э.Э. Ухтомского, С.Ю. Витте хотел «провести дорогу как можно скорее и короче для соединения Забайкалья с Уссурийским краем. Базируясь на ней, можно было постепенно расширять свою сферу воздействия на юг, окрашивать маньчжурскую окраину в наш цвет, по любому направлению спускать ветки к морю»¹⁴⁶. В литературе сделано даже предположение, что С.Ю. Витте намеревался окружить Китай с севера целой сетью железных дорог, идущих из русских владений в китайский Туркестан с ветками до Ханькоу, в долину Янцзы, в Кам и в Тибет. И всё это – на франко-бельгийские деньги¹⁴⁷.

«Окрашивание в наш цвет» Маньчжурии означало по сути аннексию Северного Китая. Позже С.Ю. Витте признавал: в 1896 г. с получением концессии на КВЖД «русское правительство не имело в виду присоединить эту страну в близком будущем к своим владениям. Целью проведения названной дороги признавались тогда, как доказывают относящиеся к делу документы, лишь спрямление Великого Сибирского пути и развитие наших торговых отношений с Срединной империей. Если при этом и был молчаливо решён вопрос о присоединении Маньчжурии к России, то во всяком случае лишь в принципе и в предположении, что это совершится не ранее как спустя 25–50 лет, когда сознание важности для экономической жизни проведённой дороги войдет в плоть и кровь местного населения, и в стране разовьётся и упрочится наше экономическое влияние. Наши же промышленные предприятия, Китайская Восточная ж[елезная] д[орога] и Русско-Китайский банк должны были содействовать именно достижению этой последней цели»¹⁴⁸. Пусть и с оговорками, но министр финансов согласился с тем, что конечной целью его деятельности, несмотря на все заверения о чисто мирном, экономическом её характере, являлись всё-таки территориальные приобретения России. Это заключение важно для дальнейшего понимания действий министра финансов на Дальнем Востоке и позиции его оппонентов¹⁴⁹.

¹⁴⁴ Письмо А.Б. Лобанова-Ростовского А.П. Моренгейму 11 мая 1895 г., согласованное с С.Ю. Витте // Ламздорф В.Н. Дневник 1894–1896. М., 1991. С.176.

¹⁴⁵ Нилус Е.Х. Указ. соч. С.12.

¹⁴⁶ Э.Э. Ухтомский – С.Ю. Витте 15 июля 1900 г. // РГИА. Ф.1622. Оп.1. Д.172. Л.2.

¹⁴⁷ Михайлов М.[Я.] Предисловие // Сурин В.И. Железные дороги в Маньчжурии и Китае. Материалы к транспортной проблеме в Китае и Маньчжурии. Харбин, 1932. С.XXXII–XXXIV.

¹⁴⁸ С.Ю. Витте – В.Н. Ламздорфу 28 декабря 1902 г. (копия) // ГАРФ. Ф.818. Оп.1. Д.46. Л.10 об. – 11.

¹⁴⁹ В частности, со своим планом действий России на Дальнем Востоке выступил при-