

УДК 94 (571.6)
ББК 63.3 (2) 53

М. А. Вивдыч
г. Благовещенск, Россия

Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века

В статье рассматривается история и роль железнодорожного строительства на Дальнем Востоке в конце XIX – XX вв. Сооружение дорог показано в системе внутренней и внешней политики России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, подчеркнута государственное начало в решении этих задач, особо показана роль С. Ю. Витте и П. А. Столыпина. Отдельно дан анализ строительства дороги по территории Китая – КВЖД, Уссурийской и Амурской железной дороги. Отмечены особенности каждой дороги, сложности строительства и эксплуатации.

Ключевые слова: железная дорога, строительство, Транссиб, Уссурийская железная дорога, КВЖД, Амурская железная дорога.

М. А. Vivdych
Blagoveshchensk, Russia

Railway Construction in the Far East in the Late 19th and in the Early Part of the 20th Centuries

The given article is dealing with the history of a railway construction in the Far East. The article focuses on the role of the Trans-Siberian main line in home and foreign policy of Russia in the late 19th and in the early part of the 20th centuries. The support from S. Vitte and P. Stolypin in the construction is underlined. The author describes the railway expansion in North-eastern China, the construction of Chinese Eastern railway, Ussuri and Amur railways. The peculiarities and difficulties of railway construction and its maintenance in the Far Eastern are investigated in the given article.

Keywords: railway construction, Trans-Siberian main line, Ussuri railway, Chinese Eastern railway, Amur railway.

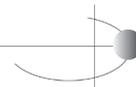
До начала 1880-х гг. обсуждение вопроса железнодорожного строительства на Дальнем Востоке не выходило за рамки «кабинетных» проектов. Но в последней четверти XIX в. транспортная политика в России претерпела серьёзные изменения. Правительство вплотную занялось реализацией проекта Транссибирской железнодорожной магистрали – беспрецедентного в мировой практике строительства железных дорог. Маршрут Транссиба стал предметом многолетней оживлённой дискуссии в периодической печати, органах власти и представителей общественности, сопровождаемая серьёзными научными исследованиями, международными договорами, привлечением огромных финансовых средств.

В феврале 1891 г. вышел Указ императора Александра III об утверждении решения Совета Министров «О строительстве сплошной линии через всю Сибирь железной дороги» от Челябинска до Владивостока [4, с. 19]. Сооружение самой протяжённой в мире магистрали было разделено на несколько больших участков, с поэтапным строительством. Трасса Транссиба за Уралом должна была состоять из семи участков железных дорог, в том числе Уссурийской (от Хабаровска до Владивостока) и Амурской (от Сретенска до Хабаровска). Строительство Амурской железной

дороги предполагалось начать после сооружения Уссурийской и Забайкальской железной дороги.

В мае 1891 г. официально началось сооружение Уссурийской железной дороги с символической церемонии закладки первого камня будущего рельсового пути цесаревичем Николаем. Строительство дороги было разделено на две очереди: Южно-Уссурийскую – от Владивостока до Графской и Северо-Уссурийскую – Графская – Хабаровск. Руководство по сооружению дороги возглавлял первоначально инженер А. И. Урсати, а затем О. П. Вяземский. Управление по постройке Уссурийской дороги находилось во Владивостоке. На строительство Уссурийской железной дороги Министерством государственных имуществ был предоставлен кредит в размере 7 000 000 р. [5, л. 183].

По предварительным подсчётам, уже к 1892 г. предполагаемая длина Южно-Уссурийской железной дороги должна была составить 381 версты. Технические условия сооружения Уссурийской железной дороги предполагали пропускную способность до трех пар поездов в сутки в составе 30 вагонов с войсками, 120 пар рабочих и 12 пар служебных поездов в год [5, л. 192]. К 1894 г. на Южно-Уссурийском участке все земляные работы, путевые и станционные постройки, телеграф



были закончены. На линию доставили весь подвижной состав. 30 ноября 1894 г. открылось временное движение на Южно-Уссурийском участке. С завершением строительства Южно-Уссурийской железной дороги началось строительство Северного участка: Графская–Хабаровск. По плану к постройке этого участка предполагалось приступить лишь в 1895 г, но строительство началось уже в 1894 г.

При сооружении Транссиба наиболее спорным оказался вопрос направления Амурского участка и целесообразности его строительства. К сбору первых рекогносцировочных сведений будущей Амурской магистрали приступили одновременно с началом строительства Южно-Уссурийской линии. К началу 1892 г. руководитель рекогносцировки – Н. В. Волошинов разработал два варианта направления линии – южное (вдоль Амура) и северное (на значительном отдалении от реки). В этом же году по инициативе министра финансов С. Ю. Витте был образован Особый комитет Сибирской железной дороги (КСЖД). Комитет наделялся значительными полномочиями, связанными с решением вопросов управления постройкой дороги, а также выбора приоритетного направления трассировки линии Транссиба. Председателем комитета был назначен наследник престола цесаревич Николай Александрович, сохранившей за собой этот пост и после вступления на престол.

По инициативе КСЖД на Амурском участке в течение 1893–1896 гг. были проведены более тщательные изыскания силами двух экспедиций под общим руководством Б. У. Савримовича. По итогам работы в 1896 г. он представил в КСЖД три варианта Амурской железной дороги: южный (вдоль берега Амура), средний (в 107 км от Амура), северный (с отклонением от Амура на 320 км).

Несмотря на положительные результаты изысканий и ускорение темпов строительства Уссурийской железной дороги, решение о начале строительства Амурской магистрали затягивалось. Во второй половине 1890-х гг. царское правительство внесло значительные коррективы в первоначальные планы Транссиба. Вместо Амурского участка, проектировавшегося исключительно по русской территории, было решено соединить часть магистрали, от Забайкалья до Приморья, Китайской Восточной железной дорогой (КВЖД) по территории Маньчжурии. При непосредственном участии С. Ю. Витте Россия получила концессию на реализацию проекта КВЖД. На основании российско-китайских договоров было организовано Общество Китайско-Восточной железной дороги, которому поручалось руководство строительством. Формально общество возгла-

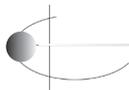
вил китайский чиновник Сюй-Цзинь-Чэн, вице-председателем стал С. И. Кербедз, а директором-распорядителем А. Н. Вентцель. Фактически общество подчинялось министру финансов С. Ю. Витте [8, с. 87].

В начале 1897 г. началось тщательное исследование предполагаемого направления линии на шести участках изыскательскими партиями под руководством инженеров А. А. Гершова, И. Л. Просинского, Ф. С. Гришмана, С. Н. Хилкова, И. И. Обломиевского, И. П. Бочарова [8, с. 89]. 18 января 1897 г. главным инженером по постройке КВЖД был утверждён Александр Иосифович Югович. Его заместителем стал Сергей Владимирович Игнациус [8, л. 25]. В результате изысканий было установлено следующее направление дороги: Маньчжурия – Нагадан – Хайлар – Цицикар – Харбин – А-Жэ-Хэ, затем до границ Уссурийского края. Дорога проходила по территории Монголии, провинциям Хэйлуньцзян и Цзинь-лун-шен [6, с. 360].

Сооружение КВЖД стало событием международного масштаба. 16 августа 1897 г. в присутствии Гиринского Цзян-Цзюня, военного губернатора Приморской области, и местных русских и китайских властей были открыты земляные работы по постройке дороги близ станции Полтавской, недалеко от границ Южно-Уссурийского края. По договору после 36 лет окончания строительства китайскому правительству предоставлялось право выкупа дороги с возмещением Обществу всех затрат с процентами. Через 80 лет дорога полностью отходила во владение Китая. Начало строительства КВЖД совпало с завершением постройки Уссурийской железной дороги, которая с 1 ноября 1897 г. была передана в регулярную эксплуатацию. Её протяженность составила 716 верст, руководителем дороги был назначен Д. Л. Хорват.

Строительство КВЖД, как и Уссурийской железной дороги, шло форсированными темпами. К 1899 г. на некоторых участках было открыто временное движение. Однако ход постройки был нарушен вспыхнувшим в Маньчжурии весной 1900 г. народным волнением китайцев, известным под названием «боксерское движение». После событий линия дороги представляла картину полного разрушения. Из 1400 км уложенных путей осталось лишь 430 км. В ноябре 1900 г. путь был восстановлен. С июля 1903 г. началась постоянная эксплуатация дороги. Управляющим дорогой был назначен бывший начальник Закаспийской железной дороги полковник (позже генерал-лейтенант) Хорват. Местопребыванием Управления стал Харбин, основанный в 1898 г.

Трудности строительства, связанные с восстановлением дороги после восстания ихэтуа-



ней, необходимость завоза в большом количестве импортного оборудования, соблюдение международных правил железнодорожного строительства привели к тому, что стоимость КВЖД значительно превзошла ожидаемую. Одна верста дороги обошлась казне в 150 тыс. р. На Уссурийском участке сумма была значительно меньше – 64 729 р. Общая стоимость КВЖД ко времени открытия движения составила 375 млн р., а к январю 1904 г. в связи с дополнительными расходами возросла до 406 млн р. Перерасход на КВЖД составил не менее 150 млн р. по всей линии [3, с. 26, 27].

В период строительства КВЖД проект Амурской железной дороги обсуждался лишь на местном уровне – в среде представителей торгово-промышленных кругов и органов местного самоуправления. О возможной постройке Амурской железной дороги заговорили в среде правящей бюрократии накануне русско-японской войны, в том числе и военный министр В. П. Куропаткин [3, с. 32].

Война России с Японией 1904–1905 гг. внесла окончательную корректировку в транспортную политику России на Дальнем Востоке. В результате поражения Россия лишалась Южной линии КВЖД от Порт-Артура до Чанчуна. Это было серьёзной потерей для России. Ведь именно на данное ответвление дороги правительство возлагало большие надежды, связанные с получением свободного доступа к незамерзающим портам Жёлтого моря и соответственно международным торговым путям.

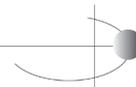
Политическое господство России в дальневосточном крае серьезно пошатнулось. С этого момента необходимость укрепления обороноспособности Дальнего Востока становится первоочередной задачей перед Российским правительством. Для этого требовалось увеличить количество постоянного населения, обеспечить возможность быстрой переброски войск с Европейской России в случае новой военной угрозы и решить множество вопросов, связанных с экономическим развитием края. В создавшейся ситуации России пришлось вернуться к проекту строительства Амурской железной дороги. Её стратегическое и экономическое значение становилось всё более очевидным.

Правительство под руководством П. А. Столыпина дало указание Комитету Сибирской дороги начать подготовку к очередным изысканиям Амурской магистрали. За основу разработки окончательного варианта направления линии были взяты результаты предыдущих экспедиций Н. В. Волошинова и Б. У. Савримовича. Повторные изыскания Амурской железной дороги были проведены в 1906–1907 гг. исследовательскими

отрядами инженеров Ф. Д. Дроздова и Е. Ю. Подруцкого. Как и в предыдущих изысканиях, при выборе трассы рассматривалось три направления дороги – южное, среднее и северное. В результате технико-экономического сравнения начальным пунктом дороги была выбрана станция Куэнга, которая располагалась в 52 км западнее Сретенска, конечного пункта Забайкальской железной дороги. Наиболее приемлемым был признан средний вариант направления линии, который отстаивали министр путей сообщения Н. К. Шауфус, помощник военного министра А. С. Поливанов, председатель комиссии Государственного совета генерал-адъютант А. И. Пантелеев и приамурский генерал-губернатор П. Ф. Унтербергер.

Утверждение плана Амурской железной дороги проходило в Государственной думе. Окончательное решение о начале строительстве было принято на третьем созыве. 31 марта 1908 г. состоялось выступление П. А. Столыпина с докладом «О роли и значении постройки Амурской железной дороги», в котором приводились аргументы в пользу начала скорейшего строительства Амурской магистрали. Указывая на её важнейшее экономическое и стратегическое значение, П. А. Столыпин говорил: «Отдалённая наша суровая окраина, вместе с тем, богата золотом, богата лесом, богата пушниной, богата громадными пространствами земли, годными для культуры... В неё прососётся чужестранец, если раньше не придёт туда русский...» [7, с. 122, 128]. В апреле 1908 г. Государственной думой был принят закон «О приступе к сооружению Амурской железной дороги распоряжением казны и за её счёт». 6 июня 1908 г. последовало Высочайшее утверждение закона об отпуске средств на строительство, которое началось с этого же года.

Постройка Амурской дороги для удобства управления была разделена на четыре части: западную, среднюю и восточную, а также головной участок. Руководство строительством каждого из этих участков было поручено опытным инженерам: головного – Ф. Д. Дроздову, западного – Е. Ю. Подруцкому, среднего – В. В. Трегубову, восточного – М. С. Навроцкому (позднее его сменил А. В. Ливеровский, а затем Д. П. Бирюков). Общее руководство осуществлял инженер Е. Д. Вурцель под контролем министра путей сообщения С. В. Рухлова. Строительство Амурской железной дороги проходило в несколько этапов: головного участка (от станции Куэнга до станции Урюм) с 1908 по 1909; западного (от станции Урюм до реки Керак) с 1901 по 1913; среднего (от реки Керак до реки Дии) с 1911 по 1914; восточного (от реки Дии до Хабаровска) с 1912 по 1916 гг. [1, с. 532, 533].



Строительство дороги осуществлялось в сложнейших климатических условиях, большая часть среднего участка проходила через районы вечной мерзлоты. С 1909 по 1913 гг. в районе будущей Амурской железной дороги работала Амурская Экспедиция под руководством Н. Л. Гондатти, командированная указом императора. В её задачи входило дополнительное исследование климатических, географических, экономических и других условий строительства. Результаты исследований были опубликованы более чем в 30 томах с картами, схемами, диаграммами, содержали ценнейшие сведения по вопросам колонизации края.

При планировании и строительстве Амурской железной дороги административный и культурный центр Амурской области город Благовещенск остался в стороне от строящегося пути. Для соединения города с железнодорожной магистралью была спроектирована и построена железнодорожная ветка. 6 декабря 1913 г. был отправлен первый сквозной поезд Благовещенск – Санкт-Петербург. В декабре 1915 г. прибыл первый сквозной поезд в Хабаровск. Достройка дороги проводилась вплоть до конца 1916 г.

Важнейшим сооружением Амурской железной дороги явился 2600-метровый железнодорожный мост через Амур у Хабаровска, торжественное открытие которого состоялось 5 октября 1916 г. и означало официальное завершение строительства Амурской железной дороги. Протяжение Амурской железной дороги от станции Куэнга Забайкальской железной дороги до Хабаровска составило 1871 версты, ветка от станции Бочкарево до Благовещенска – 102 версты, а также другие небольшие ветки – 177 верст. С постройкой Амурской магистрали завершилось 25-летняя история строительства Транссиба. Амурская железная дорога стала выполнять главнейшую функцию связующего звена между Западным и Восточным участком Транссиба, общее протяжение которого по русской территории составило 7883 версты [2, с. 92].

Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке имело отличительные особенности. Трас-

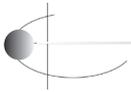
сировка линии охватывала огромные, малоисследованные и малозаселённые территориальные пространства, находящиеся на значительном отдалении от промышленных и культурных центров страны. Строительство проходило в сложнейших природно-климатических и географических условиях (резко-континентальный климат, гористая местность, вечная мерзлота и др.). Но сооружение Транссиба и особенно её восточного участка изначально имело общегосударственное значение. Поэтому строительство проводилось за счёт казны и в направлении, которое соответствовало общеполитическому курсу и транспортной стратегии российского правительства. Постройка дороги осуществлялась преимущественно русскими рабочими. Широко применялся труд ссыльных каторжан, особенно на Амурском участке.

Транссиб повлиял на все сферы развития экономики Дальнего Востока. Железная дорога способствовала дальнейшему росту региональной промышленности, сельского хозяйства, торговли. Деревня приобщалась к капиталистическим отношениям, шёл процесс повышения товарности хозяйства. Железная дорога обеспечила выход сельскохозяйственной продукции на внешние рынки. Развитие промышленности способствовало притоку и увеличению численности населения в крае, росту городов. Изменилось и географическое направление колонизации. С проведением линии стали заселяться местности преимущественно вдоль полотна дороги. В районе железной дороги появился новый для Дальнего Востока тип поселения – железнодорожные поселки, которые становились крупными узловыми пунктами и даже торгово-промышленными центрами на отдельных участках железнодорожной линии, разрастаясь в крупные города (Белогорск, Алексеевск на Амурской железной дороге и др.).

Сооружение Транссиба, таким образом, позволило обеспечить надёжную, имевшую стратегическое значение связь России с дальневосточными окраинами и вовлечение Дальнего Востока в общероссийское капиталистическое производство.

Список литературы

1. Азиатская Россия. Издание переселенческого управления / Главное управление землеустройства и земледелия. СПб., 1914. Т. 2. 640 с.
2. Статистические данные железнодорожного строительства // Журнал МПС. СПб., 1916. № 5. С. 92–93.
3. Пак Б. Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916). Иркутск, 1995. 129 с.
4. Первопроходцы восточных магистралей России / авт.-сост. В. Ф. Зуев. Хабаровск, 2001. 332 с.
5. Приложение к представлению министра путей сообщения в государственном совете от 6 апреля 1891 г. «Технические условия по сооружению Уссурийской железной дороги» // Рос. гос. ист. архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. 1. Оп. 4. Д. 969.



6. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге от Санкт-Петербурга до Владивостока 1910–1911 гг. / под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1910. 363 с.
7. Столыпин П. А. Нам нужна великая Россия. Полное собрание речей в Государственной думе и Государственном совете. 1906–1911 гг. М., 1911. 288 с.
8. Страницы истории железнодорожного транспорта России: сб. тр. СПб., 2004. 156 с.
9. Хронологический указатель событий, связанных со строительством КВЖД, с 1895 по 1899 // Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р – 831. Оп. 2. Д. 30.

Рукопись поступила в редакцию 28 марта 2011 г.