

ИСТОРИЯ

УДК 625.1/5

А. В. Хобта*

ИЗ ИСТОРИИ СООРУЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ УЛАН-УДЭ – НАУШКИ

В статье рассматривается деятельность изыскателей и строителей одного из важнейших участков Транссиба. Затрагиваются вопросы об отношении русского купечества к сооружению железной дороги от России к Монголии, вариант Верхнеудинск – Кяхта. Анализируются доводы сторонников различных вариантов прохождения трассы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история России, железнодорожное строительство, верхнеудинский вариант железнодорожной линии, мысовской вариант линии в Монголию.

A. V. Hobta

FROM THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY LINE ULAN-UDE – NAUSHKI

The activities of prospectors and builders of one of the most important sections of the Trans-Siberian Railway are considered. Questions are raised about the attitude of the Russian merchants to the construction of the railway from Russia to Mongolia, the option Verkhneudinsk – Kyakhta. The arguments of the parties-nicknames of various options for passing the route are analyzed.

KEYWORDS: history of Russia, railway construction, Vernkhneudinsky version of the railway line, Mysov version of the line to Mongolia.

На протяжении XVIII и большей части XIX в. в Кяхте процветала приграничная торговля с Китаем и Монгoliей. Одним из главных товаров кяхтинской торговли был китайский чай. Транспортировали товары по Московскому тракту. В конце XIX в. чай в Россию стали отправлять морем, в порт Одесса. Это привело к упадку кяхтинской торговли, а проведение Сибирской железной дороги довершило ее угасание. Торгующее в Кяхте купечество оказалось в бездействии со своим торговым капиталом, который

* Хобта Александр Викторович, кандидат исторических наук, начальник подразделения по сохранению исторического наследия Восточно-Сибирской железной дороги, действительный член Русского географического общества.

был довольно сложен, чтобы быстро приспособить его к обслуживанию по новому ориентированной торгово-промышленной деятельности. Это было затруднительно уже потому, что отсутствовали местные объекты для такой деятельности, поэтому часть кяхтинского купечества попыталась переместить свои капиталы из Кяхты в другие местности, но стараясь не порываться с Кяхтой. Например, Молчановы и Собенниковых организовали кожевенное производство на Урале, Швецовых – в Енисейске. Некоторые занялись золотопромышленностью в Монголии. Другие делали попытки возродить транзитную торговлю через Кяхту и восстановить свою доминирующую роль в ней [1, л. 198 об.].

Возрождению кяхтинской торговли могла способствовать идея, которая появилась в связи с началом эксплуатации Транссибирской магистрали. Городская дума Верхнеудинска (Улан-Удэ) и власти с. Мысового выдвинули предложение о проведении рельсового пути от Забайкальской железной дороги до Кяхты. Впервые масштабное обсуждение этой темы состоялось в 1906 г. на совещании о путях сообщения, проходившем в Иркутске под председательством иркутского генерал-губернатора А. Н. Селиванова [2]. Тогда же были высказаны сомнения в успехе такого строительства ввиду явной малочисленности и незначительных размеров местных капиталов, но они не повлияли на дальнейшее развитие этой идеи.

На протяжении многих лет идея сооружения железной дороги была предметом горячих споров в деловых кругах Иркутска и Санкт-Петербурга. С 1906 по 1913 г. шло обсуждение возможных вариантов направления линии, проводились изыскательские и рекогносцировочные работы от с. Мысового и г. Верхнеудинска. Проект получил название «Кяхтинская железная дорога». Затем последовал ряд практических шагов. Вопрос о строительстве дороги поднимался на многочисленных совещаниях и в правительственные кругах.

Летом 1907 г. инженер А. В. Ливеровский по заданию одной организации провел изыскания на местности от станции Мысовая на Кяхту. Он прошел через Хамар-Дабан по речкам Мантурихе, Удунге, Темнику, Селенге и правым ее берегом дошел до Кяхты [3, с. 71]. Результаты этой экспедиции остались неопубликованными и практически неизвестными.

30 августа 1908 г. в Иркутск прибыл министр путей сообщения С. В. Рухлов. В доме генерал-губернатора депутатия кяхтинских купцов во главе со старшиной М. А. Бардашевым обратилась к министру с просьбой о разрешении купечеству концессии на строительство железной дороги Мысовая – Кяхта. С. В. Рухлов ответил положительно и сообщил, что вопрос будет рассмотрен в ближайшее время Советом министров [4, с. 243]. 2 октября 1908 г. инженеры А. А. Лушников, А. И. Верблонер, К. Н. Кашкин, Н. И. Крылов, Н. Н. Соколов подали иркутскому генерал-губернатору заявление о разрешении изысканий. Половину расходов кяхтинское купечество брало на себя.

После 1908 г. в различных учреждениях и обществах начались совещания, на какой пункт Забайкальской железной дороги следует вывести Кяхтинскую железную дорогу – на Мысовск или Верхнеудинск.

Осенью 1909 г. Лушников и компания инженеров направили генерал-губернатору ходатайство о строительстве железной дороги.

Зимой 1909 г. на совещании, созванном по поручению Совета министров и проходившем в Иркутске под председательством генерал-губернатора А. Н. Селиванова, был заслушан доклад о привлечении к строительству частных капиталов. Генерал-губернатор и его канцелярия зондировали почву в различных финансовых кругах. Городским самоуправлениям предлагалось привлечь широкие круги населения и капиталистов к решению вопроса о постройке линии на Кяхту. Но селенгинский городской староста, верхнеудинский городской голова и мысовской городской староста отнеслись безразлично к этому вопросу. Такие пессимистические соображения торгуяще в Кяхте купечество и учло при своих дальнейших действиях [1].

Таким образом, проведение совещаний (в 1906 и 1909 гг.) при иркутском генерал-губернаторе, посвященных постройке дороги, свидетельствовало об интересе к этому вопросу. В ходе обоих совещаний их участники высказались за сооружение железной дороги, которая могла бы укрепить торговые взаимоотношения между Россией и Монголией. Дорога должна была оживить экономическую жизнь в прилегающем к ней районе и увеличить доходность Забайкальской железной дороги, в качестве подъездного пути к которой она проектировалась [5, с. 66–67]. Затем, организовав доклады с целью познакомить представителей деловых кругов Кяхты и Троицкосавска со своим проектом и заинтересовать их, учредители проекта заручились твердой поддержкой кяхтинского купечества и всех местных «торговых людей». 16 февраля 1909 г. собрание кяхтинского купечества постановило выдать инженеру А. А. Лушникову доверенность на ходатайство о концессии и ассигновало в его распоряжение 20 тыс. р. на расходы для изысканий по строительству железной дороги на Кяхту [6, л. 1].

По поручению кяхтинских купцов инженеры путей сообщения А. А. Лушников и А. И. Верблонер в мае 1909 г. провели рекогносцировку трассы будущей железной дороги через Хамар-Дабан. Они исследовали трассу колесной дороги, шедшей по долине речки Мысовой в долину Мантурихи и далее по Удунге до впадения ее в р. Темник и затем до Усть-Кяхты. Итог рекогносцировки не отличался от результатов экспедиции инженера А. П. Богословского: железная дорога могла пройти через Хамар-Дабан по долине речки Мантурихи с последующим пересечением перевала Гильмине-Катул тоннелем [7, с. 37–38].

3 июля 1909 г. высочайшим соизволением изыскания были разрешены. Появилась возможность более детально исследовать местность. 10 августа 1909 г. компанией М. А. Лушникова был разработан примерный устав

акционерного общества для постройки железной дороги средствами частного капитала, у правительства испрошена гарантия для своих акций. Министр путей сообщения требовал внести 50 тыс. р. в качестве залога. Кяхтинское купечество внесло эти деньги и приняло на себя половину расходов на изыскания по строительству линии Мысовая – Кяхта. Компания М. А. Лушникова подготовила проект строительства: финансирование осуществлял Сибирский торговый банк, акционерный капитал – 3,5 млн, облигационный капитал – 28 млн. Генерал-губернатор инициативу поддержал, но в Санкт-Петербурге она встретила более сдержанное отношение. Дело в том, что в проекте увидели расхолаживающие моменты. Во-первых, на изыскания купечество отнесло только половину своих расходов, во-вторых, проект акционерного общества был обязан правительственный гарантировать. Казне пришлось бы ежегодно выплачивать свыше миллиона рублей. В итоге совещание под председательством начальника Управления по сооружению железных дорог пришло к заключению, что с учетом важности железной дороги необходимо строить ее на казенные деньги, а не субсидировать акционерное общество.

Таким образом, момент частной инициативы отпал, встал вопрос о более выгодном с государственной точки зрения направлении дороги. Мысовской вариант, обязанный своим появлением инициативе кяхтинских капиталистов, был отвергнут. Предпочтение осталось на стороне верхнеудинского варианта. В Совете министров защитником постройки железной дороги за счет привлечения к делу частного капитала был С. В. Рухлов, считавший, что возведение железной дороги на казенные средства – это воловикита. Военное министерство не придавало значения дороге, а значит, Министерство путей сообщения могло допустить облегченные технические условия. В. Н. Коковцев придерживался мнения о нежелательности субсидирования кяхтинского купечества и возможности ликвидации дефицитности дороги при общем казенном управлении за счет других дорог [1, л. 195].

После получения разрешения на проведение изыскательских работ были снаряжены три геологические партии под общим руководством инженера А. И. Верблюнера. Две из них поднялись на хребет Хамар-Дабан, оттуда одна направилась в с. Мысовое, а другая – к Бону и р. Селенге. Третья партия должна была идти маршрутом из Кяхты навстречу второй. Итогом изысканий стало подтверждение возможности строительства железной дороги с соблюдением технических условий Министерства путей сообщения.

Одновременно работала геологическая партия, снаряженная Восточно-Сибирским отделом Императорского Русского географического общества, руководил которой геолог А. В. Львов. Экспедиция показала, что район расположения будущей железной дороги отличается естественными природными богатствами. Кроме громадных залежей гранитов, базальтов, сиенитов, сланцев, на разных участках трассы были найдены золото, желез-

ная руда, каменный уголь, белая огнеупорная глина. 2 ноября 1909 г. М. А. Лушников сообщил купечеству, что изыскания окончены. Выполнены они с техническими условиями на пропуск 21 пары поездов в сутки. Эти изыскания были проведены под наблюдением инспекторов Министерства путей сообщения и Военного министерства.

Следует отметить, что межведомственным совещанием, проходившим в Санкт-Петербурге весной 1909 г., которое высказалось за проведение железнодорожной линии за счет средств казны, проект был утвержден.

Кроме того, появилось еще одно прошение о проведении изыскательских работ на Кяхту. Состоявшееся под председательством начальника Управления по сооружению железных дорог Е. Д. Вурцеля совещание постановило провести дорогу от Верхнеудинска. Частное железнодорожное совещание под председательством Федорова предпочло мысовской вариант. Начальник Забайкальской железной дороги Ф. И. Кнорринг высказывался за Мысовск. На всех совещаниях, проходивших в Кяхте, мысовской вариант признавался лучшим.

Поддержанию заинтересованности в постройке железной дороги на Кяхту способствовало открытие в Китайской империи движения по железной дороге по маршруту Тяньцзинь – Пекин – Калган, соединившей оживленный порт Желтого моря с городом, откуда караванным путем велась торговля с Монголией. Проявленная деловыми кругами того времени тревога коренилась в интересах представителей русского торгового капитала, стремившегося конкурировать на монгольском рынке с китайским, представители которого создали в Монголии крупные фирмы со значительным капиталом и за свою столетнюю деятельность получили богатый опыт. Монгольский рынок представлялся очень выгодным для купечества, торговавшего в Кяхте, в плане закупки там ценного сырья (кожи, шерсти, мяса) и сбыта продукции промышленности России, стремившейся занять положение промышленной страны в русско-монгольском товарообмене. Линия же Тяньцзинь – Пекин – Калган служила интересам или китайской, или какой-либо другой иностранной промышленности, разрушала планы русских предпринимателей, главным образом кяхтинского купечества.

В связи со строительством линии Пекин – Калган, которая могла продолжиться до Монголии, инженер К. Н. Кашкин в 1909 г. опубликовал статью. В ней он доказывал необходимость постройки железной дороги Мысовой – Кяхта. «Если мы не построим к тому времени от Забайкальской дороги ветвь на Кяхту, – писал К. Н. Кашкин, – то, прежде всего, стратегическое равновесие будет жестоко нарушено не в нашу пользу» [8, с. 121]. Учитывая результаты ранее произведенных рекогносцировок местности, где должна была пройти эта линия, Кашкин указывал, что ее можно было построить без особых проблем. По сравнению с вариантом Верхнеудинск – Кяхта главное достоинство линии Мысовой – Кяхта заключается в более коротком расстоянии.

13 августа 1909 г. отставной гвардии штабс-капитан А. П. Попов и харбинский купец А. А. Кнаап обратились в Министерство путей сообщения с прошением разрешить им провести изыскательские работы для постройки железной дороги от Кяхты до Выдрино Забайкальской железной дороги протяжением 200 верст и от станции Култук этой же дороги до Иркутска протяжением 255 верст. Они принимали на себя все расходы за правительственный надзор над предполагаемыми работами. К заявлению были приложены карты обоих вариантов. А. П. Попов и А. А. Кнаап предлагали построить ширококолейную железную дорогу на паровой тяге и обязывались:

- провести изыскательские работы за собственные средства под наблюдением лиц от Министерства путей сообщения и еще до начала изысканий внести в казну сумму, которая необходима для вознаграждения этих людей;
- перед началом изысканий известить Министерство путей сообщения о тех людях, которым будет поручено проведение изыскательских работ;
- изыскательские работы на линии проводить без нанесения ущерба владельцам частного, общественного и казенного имущества, а в случае причинения таковых – возместить владельцам понесенные убытки;
- выполнять все указания и распоряжения правительства и Министерства путей сообщения, касающиеся изысканий, проектирования и строительства железных дорог;
- не позднее чем через 12 месяцев после окончания изыскательских работ представить в Министерство путей сообщения все данные о результатах изысканий и передать их в его полное распоряжение и безвозмездное пользование, если в этом будет необходимость;
- не иметь никаких претензий к правительству, если исследуемые линии окажутся ненужными или их сооружение не будет разрешено, а также не иметь претензий, если строительство этих линий будет передано другим лицам, обществу или государству;
- если свое право на проведение изысканий они передадут другим лицам, то передачу этого права производить с возложением на этих людей всех вышеизложенных обязательств [9, с. 38–39].

Начальник Управления по сооружению железных дорог 19 сентября 1909 г. отметил, что инженеру путей сообщения Соколову уже разрешено производить изыскательские работы на линии Мысовая – Кяхта. Им тоже можно разрешить проведение изысканий на линии Кяхта – Снежная или Кяхта – Выдринская. Что касается линии Култук – Иркутск, то ее сооружение не признавалось выгодным. Считалось, что эта линия будет лишь отвлекать грузы с существующего рельсового пути. Кроме того, трудные условия потребовали бы очень больших расходов, но если они на эти условия согласны, то можно разрешить проведение изысканий. Изыскания были разрешены, но не проведены.

В это время начинается противоборство между сторонниками двух проектов строительства железнодорожной линии: Мысовая – Кяхта и Верхнеудинск – Кяхта. Направление проектируемой линии от Мысовой давало летом паровое сообщение Иркутска с Монголией независимо от пропускной способности Забайкальской железной дороги, которая могла оказаться занятой массовыми срочными перевозками на Дальний Восток. Расстояние от с. Мысового до Лиственничного легко преодолевалось зимой по льду. Это было привычным делом для возчиков чайных обозов. В 27 верстах от Кяхты, в Усть-Кяхте, располагалось Верхнеудинское пароходство.

Надежды на строительство этой дороги возросли после предложения русского правительства, сделанного в 1910 г., об образовании международного общества для возведения и эксплуатации трансмонгольской железной дороги по направлению Кяхта – Урга – Калган. Это предложение было обусловлено проектом американской концессии железной дороги Цзиньчжоу – Цицикар – Айгун. Ее постройка отняла бы лучшие грузы от Китайско-Восточной железной дороги. Успешно развивая железнодорожное строительство, Китай собирался соединить рельсовым путем Монголию с Пекином; по какому пути могла пойти эта дорога, зависело от того, начнет или не начнет Россия строить дорогу на Кяхту. Если бы Россия решила строить дорогу на Кяхту, то Китай был бы вынужден прокладывать дорогу от Урги до Кяхты. Более того, решение о строительстве линии на Кяхту заставило бы Китай избрать направление трансмонгольской магистрали по кратчайшему пути – от Калгана до Урги, как это намечалось указом китайского императора от 21 августа 1907 г. Таким образом, строительство трансмонгольской линии в направлении на Ургу прямо затрагивало интересы Кяхты, а следовательно, и России. Для создания трансмонгольской линии требовалось построить дорогу на Кяхту, а открытие железной дороги в новых регионах – фактор быстрого поворота во всей хозяйственной жизни страны.

В условиях отсутствия в Сибири крупных металлургических заводов при огромном спросе на их продукцию в Монголии и Китае старт строительства железной дороги на Кяхту способствовал бы развитию в регионе чугунолитейного и сталепрокатного производства с отделениями по переработке железа и, как результат, насыщению металлургической продукцией не только местного, но и монгольского и китайского рынков. Заявки месторождений были закреплены за Кяхтой, причем объемы месторождений выходили далеко за пределы заявок. Кяхтинское купечество, подготавливая проект железной дороги от Мысовой до Троицкосавска и Кяхты с продолжением линии до Урги и Калгана, подчеркивало ее коммерческие цели, главной из которых было возрождение сухопутной торговли России с Китаем по издревле избранному пути через Кяхту и удержание за русскими монгольского рынка.

А. И. Верблонер доказывал необходимость строительства трансмонгольской железнодорожной магистрали, где проектируемый им участок от

станции Мысовой до Кяхты мыслился прямым ее продолжением на территории России. Он ссылался на обоюдное желание китайского и русского правительства построить эту линию, сформулированное в указах от 1907 и 1910 гг. По отношению к варианту Верхнеудинск – Кяхта, доказывал он, движение на Кяхту всегда преобладало с запада, а не с востока. Так было со временем возникновения кяхтинской торговли. А. И. Верблюнер оперировал расстояниями в существующих проектах: от Мысовой до Кяхты – 90 верст, от Верхнеудинска до Кяхты – 214, от Мысовой до Верхнеудинска – 134 версты. «Лишний пробег в преобладающем направлении от Мысовой через Верхнеудинск на Кяхту составит таким образом $134 + 214 - 190 = 158$ верст», – заключает он. Также А. И. Верблюнер утверждал, что второй проект не имел преимуществ: на намечаемой трассе встречаются крутые участки в связи с пересечением ряда хребтов в долине р. Селенги, и та, вторая трасса, длиннее почтовой дороги от Верхнеудинска до Кяхты «на 15 процентов». Его же железная дорога из Мысовой в Кяхту длиннее колесной всего на 3,6 версты и на 30 верст короче от Верхнеудинска. Пытаясь доказать преимущества своего проекта, инженер зимой 1908–1909 гг. прошел по намечаемой трассе железной дороги Верхнеудинск – Кяхта, т. е. правым берегом р. Селенги, и нашел, что берега каменистые, подмываются водой, постоянно обрушаются. «Даже за ненадобностью применения больших уклонов, – писал А. И. Верблюнер, – стоимость дороги вдоль берега обойдется не менее (а вероятно более) стоимости участка Кругобайкальской железной дороги от Байкала до Слюдянки. Здесь можно пройти лишь рядом тоннелей и виадуков, причем в результате получится линия, подверженная постоянным обвалам. Эти обвалы на Кругобайкальской железной дороге значительно поднимают расход и увеличивают число несчастных случаев с поездами. Для маленькой частной дороги такой участок был бы настоящим разорением. Кроме такого неблагоприятного характера берегов Селенги, приняв направление от Верхнеудинска, предстоит еще, или: строить мосты через реки Уду, Куйтун, Хилок, Чикой в их устьях или же два моста через Селенгу, – что обойдется примерно в два миллиона рублей, добавляя сюда расход на постройку лишних $30 \text{ верст} \times 80\,000 = 2\,400\,000$ руб., получим превышение стоимости Верхнеудинского направления против Мысовского примерно на 4,5 миллиона рублей. В действительности оно будет больше... Идти же вдоль тракта, который к тому же безлюден, значит пересечь не один, а три Хамар-Дабана (Моностойский, Шудутуйский и Калиновый хребты). Идти же вдоль правого берега невозможно еще и по той причине, что устья рек Хилка и в особенности Чикой развиваются по широкой пойме» [10, с. 11–40]. Особое внимание А. И. Верблюнер уделил преимуществам проектируемой им железной дороги. Здесь и более короткий путь от Байкала в Кяхту, и благоприятные геологические условия пролегания дороги, и подсчет чистого дохода от эксплуатации, который в первые годы должен был составить

1 641 680 р. Как же в деталях мыслилось строительство железной дороги Мысовая – Кяхта?

От станции Мысовая полотно дороги должно было вплоть до долины речки Мантурихи идти параллельно главной линии Транссибирской магистрали; затем, постепенно поднимаясь по склону горы, пересекать на своем пути речки Тельную и Чукчанку. В долине речки Мантурихи полотно шло вдоль левого берега, превышая предельные, но технически допустимые подъемы. Однако подъемы эти были столь велики, что для безопасного продвижения поездов полотно предполагалось развернуть двумя петлями: в долине речки Джодоты и в верховьях речки Мантурихи. На первой петле намечалась проходка самого длинного по участку тоннеля протяженностью 160 саженей. На второй петле намечались второй тоннель протяженностью 145 саженей и ряд виадуков. На 65-й версте от Мысовой полотно дороги прорезало горный хребет на перевале Гильмине-Катул тоннелем в 345 саженей, что сокращало подъем на 6577 саженей. Далее линия спускалась по долине р. Удунги, которую полотно переходило четыре раза вследствие крутых поворотов реки, до впадения ее в р. Темник, следовала по правому берегу р. Темник и через ущелье Харуха на 131-й версте вступала в долину р. Селенги. На 148-й версте (в районе станции Селендума, выше с. Билютуй) дорога пересекала Селенгу и шла правым ее берегом почти до с. Усть-Кяхта. От последней полотно прорезало тоннелем в 360 саженей Бургутуйский хребет, перевал Чуочий, сокращая тем самым подъем на 33,62 сажени, затем через Троицкосавск попадало в Кяхту, которая находится на 134,35 сажени выше станции Мысовая и на 65,88 сажени ниже самой высокой отметки хребта Хамар-Дабан.

По проекту инженера А. И. Верблоньера Кяхтинская железная дорога должна была иметь протяженность: главного пути – 233,53 версты, ветви к пристани на р. Селенге – 3,16 версты, станционных путей – 59,30 версты, разъездных путей (для разъездов коммерческих и воинских поездов) – 26,25 версты. В сутки планировалось пропускать 1 пару пассажирских, товаропассажирских, 7 пар товарных и 21 пару воинских поездов. Планировалось построить несколько станций и разъездов: Мысовая, Мантуриха, Саранта, Лушниково, Удунга, Темник, Селенгинская Дума, Амбон, Усть-Кяхта, Липовская, Троицкосавск, Кяхта. На станции Темник должны были соорудить оборотное депо и мастерские. В Усть-Кяхте намечалось построить к пристаням купцов Коковина и Бармина ветви длиной около трех верст. Стоимость дороги была определена в 26 млн 736 тыс. р. [6].

В апреле 1910 г. кяхтинским купечеством во главе с А. А. Лушниковым был представлен проект дороги от станции Мысовая до Кяхты и направлено ходатайство в Министерство финансов об образовании акционерного общества для постройки и эксплуатации дороги от станции Мысовая через г. Троицкосавск до Кяхты. Представленный предпринимателями проект линии Мысовая – Кяхта был подробно рассмотрен комиссией о но-

вых железных дорогах, которая пришла к заключению, что, хотя с финансовой точки зрения строительство дороги не оправдывало себя, ее сооружение являлось все-таки желательным с экономической точки зрения.

11 мая в русском Техническом обществе в Санкт-Петербурге И. И. Попов сделал доклад о строительстве железной дороги Мысовая – Кяхта. Лейтмотив доклада – линия станет «спасательным звеном, которое вновь свяжет нас с Монголией, богатым и необходимым для нас рынком» [11, с. 5].

На совещании под председательством иркутского генерал-губернатора в 1910 г. отдавалось предпочтение мысовскому варианту.

Намеченная программа развития путей сообщения требовала огромных средств и делала идею привлечения частного капитала соблазнительной. Совет министров настаивает на скорейшей разработке этого вопроса.

Состоявшееся в 1911 г. межведомственное совещание при Министерстве торговли и промышленности по вопросу об укреплении русского влияния в Монголии пришло к заключению, что постройку Кяхтинской железной дороги следует признать желательной как мероприятие, имеющее большое значение в деле снабжения скотом дальневосточных окраин и общего оживления товарообмена с Монголией [9, с. 43]. Комиссия о новых железных дорогах придерживалась такого же мнения.

Основываясь на постановлении межведомственного совещания, которое приняло решение строить дорогу на средства казны, Верхнеудинская городская дума обратилась со своим ходатайством о проведении железной дороги от Верхнеудинска. Тогда же городская дума постановила ассигновать 5 тыс. р. на технические изыскания и бесплатно уступить 52 десятины земли для необходимых в г. Верхнеудинске железнодорожных построек [5, с. 66–67]. Кроме этих двух вариантов, имелся в виду третий вариант соединения ветви с Забайкальской железной дорогой на станции Татаурово, но в дальнейшем он не обсуждался.

Летом 1911 г. Верхнеудинской городской думой при участии верхнеудинских купцов и обычных жителей была организована экспедиция для рекогносцировки проектируемой линии Верхнеудинск – Кяхта в составе техника А. С. Котова, геолога И. И. Мельникова и корреспондента «Забайкальской нови» В. С. Киселева (Серебрянского).

Предварительно был намечен маршрут по старому почтовому тракту, проходивший по густонаселенной местности. Экспедиция наметила линию через Селенгинск, расположенный на правом берегу Селенги, д. Саянтуй (Вахмистрово), д. Кордон до Тарбагатая, затем следовал поворот в долину речки Куйтунки через хребет Каранчин, отрог Цаган-Дабана, д. Жирим, по долине Жиримки, через хребет Барыкинский, с. Барыкино, в долины речек Тунгуй и Сухары и правой стороной Хилока до д. Подлопаток, где линия переходила р. Хилок, шла левым берегом через с. Билютуй, по водоразделу между хребтами справа – Заганским, слева – Бичурской грядой спускалась

к р. Чикою, д. Береговой; оттуда по северному склону хребта Кургутай, перевалив через хребет по склону речки Кяхты, трасса подходила к Троицкосавску и затем к Кяхте. После была выполнена инструментальная рекогносцировка. Чтобы избежать строительства моста через Уду, начальным пунктом линии на Забайкальской железной дороге был намечен разъезд № 26, располагавшийся в семи верстах восточнее станции Верхнеудинск. Общее протяжение линии составило 218 верст. Экспедиция, кроме основного маршрута, исследовала восемь дополнительных вариантов.

Выполнение рекогносцировки от Верхнеудинска свидетельствует о соперничестве направлений Мысовая – Кяхта и Верхнеудинск – Кяхта. В защиту каждого из вариантов их инициаторы выдвигали аргументы как технического, так и экономического характера, доказывая преимущество своего варианта и говоря о недостатках другого. Сторонники линии Мысовая – Кяхта доказывали: во-первых, ветвь приблизит Кяхту к промышленным центрам страны, откуда на монгольский рынок шла промышленная продукция и куда, в свою очередь, направлялось главным образом ценное монгольское сырье; во-вторых, ветвь «призовет к жизни» район по р. Джиде, где имелись золотоносные площади, обширная территория с плодородной почвой, пригодная для сельского хозяйства; в-третьих, ветвь даст возможность осуществлять промышленную эксплуатацию лесов Хамар-Дабана и соляных озер Боргойской степи, добывать каменный уголь; наконец, в-четвертых, ветвь будет способствовать колонизации мало заселенного района, которая задерживалась из-за отсутствия удобных путей сообщения. По мнению авторов проекта Мысовая – Кяхта, направление Кяхта – Верхнеудинск удаляло ветвь от центра на 150 верст и вместе с тем приближало ее к Владивостоку и Дальнему (Дайрену), чем способствовало проникновению в Монголию исключительно иностранных товаров, шедших через упомянутые порты, и не отвечало основной цели – конкуренции с иностранным капиталом на монгольском рынке [5, с. 66–67]. Кяхтинские купцы, авторы направления Мысовая – Кяхта, преследовали определенную цель: сокращая расстояние, добиться некоторого снижения расходов на перевозку грузов и более быстрой их доставки к месту назначения в западном направлении.

Сторонники варианта Верхнеудинск – Кяхта называли следующие доводы в его пользу: во-первых, путь пройдет по густонаселенной хлебородной местности, которая считалась житницей Забайкалья и где производилась закупка хлеба даже интендантством; во-вторых, наличие на территории будущего строительства железной дороги многочисленного населения позволит обеспечить процесс дешевой рабочей силой, к тому же тут имеется обилие строительного материала, необходимого для сооружения дороги; в-третьих, принятие этого варианта не потребует возведения новой станции, депо и водокачки, поскольку таковые уже имелись в Верхнеудинске. Недостатками направления Мысовая – Кяхта его противники считали ма-

лую заселенность района, из-за чего неизбежна излишняя траты средств на содержание усиленной охраны дороги, а также пустынность местности с угрозой частых снежных заносов и постоянную мерзлоту, что не гарантировало бесперебойность движения.

Представленное Верхнеудинской городской думой ходатайство забайкальскому военному губернатору подтверждалось и стратегическими соображениями в пользу верхнеудинского направления. Купцам был выгоден мысовской вариант, Верхнеудинская дума заботилась о развитии г. Верхнеудинска. Если еще прибавить ходатайство Селенгинской городской думы о проведении ветки обязательно через г. Селенгинск, станет ясно, что интересы государства имелись в виду постольку, поскольку не противоречили цели проведения дороги в данном варианте.

Как считали сторонники предложенных вариантов строительства дороги, мотивы с каждой стороны были веские: в ход шли экономические, технические, географические, геологические и политические аргументы. Их достаточно много, чтобы приводить полностью, но уже вышесказанного достаточно, чтобы понять, что никто не хотел уступать. Каждая из сторон не упускала ни малейшей возможности продвинуть свой проект.

Во время проезда летом 1911 г. министра путей сообщения через Иркутск генерал-губернатором Л. М. Князевым министру была представлена депутация кяхтинского купечества во главе со старшиной М. А. Бардашевым. Депутация обратилась с просьбой о выдаче купечеству концессии на постройку железной дороги Мысовая – Кяхта. С. В. Рухлов ответил, что поездка по Сибири еще не убедила его в необходимости строительства железной дороги на Кяхту. Затем он сказал, что в ближайшее время вопрос должен рассматриваться в правительстве [12, с. 10].

Е. М. Шмерлинг и А. Г. Трахтенберг, когда обсуждался вопрос о сооружении железной дороги на Кяхту – Ургу, 14 июля 1911 г. написали в Министерство путей сообщения письмо, в котором просили подтвердить ходатайство о разрешении проведения изыскательских работ на вышеуказанной линии. Министр путей сообщения, в свою очередь, обратился к министру финансов и военному министру. Министерство финансов 28 июля 1911 г. ответило, что не имело возражений против этих изысканий от Култука или Слюдянки через Тунку, Туран и Монды до границы с Монголией, но напоминало, что правительство никакой ответственности на себя не берет. Военный министр 12 января 1912 г. указал, что эта линия не отвечает уже интересам военного ведомства, поэтому оно возражает против строительства такой железнодорожной линии и ходатайство предпринимателей отклоняет.

В декабре 1911 г. Верхнеудинская городская дума представила в Министерство путей сообщения записку, составленную ею на основании рекогносцировочных данных по обследованию железнодорожного пути Верхнеудинск – Кяхта, ходатайствуя о сооружении Кяхтинской желез-

ной дороги от Верхнеудинска, служившего главным административным центром Западного Забайкалья, средствами казны. В это же время Верхнеудинская городская управа представила в Министерство торговли записку о необходимости постройки железной дороги Верхнеудинск – Кяхта. В записке отмечалось, что район является густонаселенным и хлебородным. Начальный пункт этой линии Верхнеудинск, основанный в 1649 г., представляет собой центр Западного и Юго-Западного Забайкалья. Город омывается двумя реками (с востока – Удой, с юго-запада – Селенгой). Судоходство выступает важным фактором экономического развития Верхнеудинска. Население города составляет 20 тыс. человек, а с войсками – до 30 тыс. Здесь имеются большие интендантские склады. Военные поселения соединяются в Верхнеудинске с Забайкальской железной дорогой узкоколейной железнодорожной веткой. В записке подчеркивалось, что Министерство путей сообщения предлагало построить в Верхнеудинске большие вагоностроительные и машиностроительные мастерские. Городская дума выделила 52 десятины земли для постройки этих мастерских. И если ветка от Верхнеудинска пойдет на Кяхту, город станет важнейшим административным и торговым центром Забайкалья. В противном случае это приведет к падению его значимости. В связи со сказанным Верхнеудинская городская дума еще на заседании 15 сентября 1911 г. возбудила ходатайство о проведении этой железнодорожной линии. В документах Верхнеудинской думы, представленных в сентябре и декабре 1911 г., дана подробная справка обо всех возможных направлениях железной дороги до Кяхты [9, с. 58–59]. Эта дорога соединяла Сибирскую железную дорогу с крупным торговым пунктом на монгольской границе и соединила бы город с предполагаемым строительством великого трансмонгольского пути.

В мае 1912 г. Верхнеудинская городская дума обратилась к Московскому купеческому обществу с просьбой поддержать ее ходатайство о проведении железной дороги до Кяхты [9]. Для рассмотрения этой просьбы была образована комиссия, и на собрании выборных московского купеческого сословия принято решение поддержать верхнеудинцев. Комиссия отметила, что направление Верхнеудинск – Кяхта более предпочтительно, чем направление Мысовая – Кяхта, прежде всего потому, что это самый густонаселенный и хлебородный район. С проведением железной дороги возможен вывоз хлеба в Монголию и по Амуру. И, наконец, здесь имеются богатые залежи каменного угля, меди, красного железняка. Кроме того, в записке московского купечества отмечалось, что топография местности, изобилие всевозможных строительных материалов (леса, камня, глины, песка), наличие свободных рабочих рук делают постройку этой линии более выгодной и дешевой. Что касается интересов московского купечества, то они заключались в том, что эта линия соединяла Сибирскую железную дорогу с Монгoliей и приближала к проектируемой великой трансмон-

гольской магистрали. В записке подчеркивалось, что особое совещание в Иркутске также признало, что верхнеудинский вариант более желателен.

Однако судьба обоих вариантов решалась в Министерстве путей сообщения. Там следили за дискуссиями, но опирались на изыскательские материалы. Представитель министерства на заседании бюджетной комиссии Государственной думы 14 января 1912 г. высказал мнение, что представляется правильным начать изыскания от Забайкальской железной дороги на Кяхту. Причем линия может быть направлена или от станции Мысовой, или от станции Верхнеудинск. Бюджетная комиссия поддержала предложение, и законопроект с этим предложением был внесен в Государственную думу. Кредит на проведение изысканий для линии Мысовой – Кяхта с вариантом на Верхнеудинск был внесен в смету чрезвычайных расходов 1912 г.

Летом 1912 г. «правительственные» инженеры провели технические изыскания и выполнили экономические исследования спроектированных дорог. Для обоих направлений был принят наименьший радиус закруглений (150 саженей, предельный уклон на горных участках – 0,015, а на остальном протяжении – 0,009). Кроме того, по обоим направлениям были обследованы варианты линий на горных участках для замены уклона 0,015 уклоном 0,009. Было сделано несколько частных вариантов с помощью барометрических рекогносцировок. Был трассирован вариант по речке Боргой взамен хода по р. Селенге и вариант с выходом к станции Выдрино взамен выхода к станции Мысовой. В верхнеудинском варианте просмотрели направление от Верхнеудинска по речке Тугнуй вместо хода по р. Селенге. Эти варианты дали отрицательные результаты в части увеличения длины линии и ухудшения продольного профиля. По двум основным вариантам были составлены проекты и определена строительная стоимость для уклонов 0,015 и 0,009. По результатам рассмотрения обоих проектов Министерство путей сообщения высказалось за принятие направления Верхнеудинск – Кяхта по причине его преимуществ по сравнению с более коротким (на 19 верст) мысовским направлением ввиду сравнительной легкости профиля, меньшей виртуальной длины и меньшей строительной стоимости. Экономические исследования выполнены под руководством А. Е. Богдановского [13].

Начальником изысканий был инженер путей сообщения Бабицкий. По его словам, экономическое значение линии заслуживает самого серьезного внимания, и сооружение ее не встретит особых технических трудностей.

Первую партию по исследованию направления Верхнеудинск – Кяхта возглавлял инженер путей сообщения П. В. Лимониус, уже много лет работавший на изысканиях. Технические трудности этого направления местами чрезвычайные; так, подход к Кяхте был сопряжен с огромными работами при полном отсутствии какой-либо возможности развивать линию без чрезвычайных мероприятий, как, например, развитие петли в тоннеле.

Вторая партия обследовала направление Мысовая – Кяхта. Работы шли от Кяхты под руководством инженера путей сообщения А. А. Захарова и от Мысовой под руководством его помощника инженера путей сообщения Серебрякова. Он разрабатывал перевал через хребет Хамар-Дабан. Здесь проектировали тоннель длиной 600 саженей. Второй тоннель – около Кяхты в Чуличинском хребте длиной 100 саженей. Оба тоннеля трассированы с уклоном 15 тысячных, хотя Министерством путей сообщения был задан эквивалент 9 тысячных.

Инженер А. А. Захаров, кроме того, провел рекогносцировку хода вверх по р. Темнику от одноименной почтовой станции через перевал на станцию Выдрино Забайкальской железной дороги [14, с. 17].

Министерство путей сообщения признало целесообразным направление на Верхнеудинск, а постройку линии Мысовая – Кяхта отклонило.

Торговый дом Лушникова ходатайствовал перед Министерством финансов о разрешении образовать акционерное общество по постройке и эксплуатации дороги. В Совете министров просьба предпринимателей была отклонена, так как они просили правительственный гарантию облигационного капитала, а при высокой стоимости постройки и ее убыточности, доходность которой могла быть достаточной лишь для покрытия расходов на эксплуатацию, выплата процентов и погашение эксплуатационного капитала ложились целиком на плечи государства. К тому же окончательное решение Министерства путей сообщения принять к осуществлению направление Кяхта – Верхнеудинск само собой отвергало попытку купечества, в интересах которого был только мысовской вариант.

В декабре 1912 г. на совещании о развитии торговли с Монголией, проходившем в Иркутске, кяхтинцам удалось провести свое решение. На совещаниях, состоявшихся 16–19, 22 января и 12 февраля 1913 г. под председательством иркутского генерал-губернатора Л. М. Князева, присутствовало 43 человека. Рассматривали два железнодорожных варианта соединения Транссиба с Кяхтой: Мысовая – Кяхта и Верхнеудинск – Кяхта.

На одном из совещаний представитель Московского биржевого комитета А. Д. Кирилов ознакомил присутствующих с заключением по вопросу о железной дороге на Ургу от 10 января 1913 г. Комитет считал, что железная дорога на Кяхту крайне необходима, а решить, по какому она пойдет варианту, – это задача местного значения. Представитель кяхтинского купечества И. И. Коркин заявил, что купцы всецело поддерживают направление от Мысовой, о чем неоднократно подавались записки. За это направление, как они считали, были экономические показатели. Почти все участники совещания высказались за направление Мысовая – Кяхта.

Совещания 16–19, 22 января и 12 февраля 1913 г. проходили при участии чиновника особых поручений при Министерстве торговли и промышленности Е. В. Голубова, председателя Иркутского биржевого комитета А. В. Витте, пограничного комиссара полковника Хитрова, управляющего

государственным имуществом Иркутской губернии и Забайкальской области, управляющего иркутскими отделениями Государственного и Сибирского торгового банка, начальника Забайкальской железной дороги Ф. И. Кнорринга, кяхтинского купеческого старшины И. И. Коркина, представителей иркутского купечества и многих сведущих в русско-монгольских проблемах лиц. В ходе совещаний были подробно выяснены особенности того и другого варианта. Генерал-губернатор Л. М. Князев отметил, что главная задача, ради которой собирались представители разных городов, ведомств, предпринимателей и банкиров, – это «способствовать развитию русского дела и русской торговли в Монголии» [6, л. 15].

В проекте совещания был выделен раздел «Железнодорожная линия Мысовая – Кяхта – Урга». Обсуждали эту линию по пунктам, сначала направление Мысовая – Кяхта, а затем направление Кяхта – Урга. Как и следовало ожидать, сразу в центре внимания оказался вопрос, какой вариант предпочтительнее: Мысовая – Кяхта или Верхнеудинск – Кяхта. Стоит отметить, что некоторым промышленникам и купцам из Центральной России было все равно, по какому варианту пойдет железнодорожная дорога до Кяхты, главное, чтобы такая дорога до Монголии и Урги была построена. Но для руководителей Иркутска, Мысовска и Кяхты мысовской вариант был более желательным.

От имени кяхтинского купечества с обоснованием мысовского варианта выступил И. И. Коркин. Преимущества этого варианта он и его сторонники обосновывали так:

1. Верхнеудинский вариант удлиняет путь на 150 верст.

2. Линия Мысовая – Кяхта позволит осваивать и развивать «джидинский край» (район р. Джиды) и Боргойские степи (граница с Монголией на протяжении до 600 верст) с огромным количеством свободных земель для садоводства; на линии Верхнеудинск – Кяхта свободных земель уже нет.

3. Мысовской вариант позволяет приступить к разработке дополнительных площадей в районе р. Джиды и будет способствовать развитию золотопромышленности края.

4. Мысовской вариант делает доступным совершенно нетронутые леса на Хамар-Дабане, залежи каменного угля, железной руды и т. д.

5. Мысовской вариант даст возможность заселить значительные площади (отсутствие путей сообщения не позволяло это сделать).

6. Верхнеудинск для сообщения с Кяхтой уже имеет почтовый тракт и пароходное сообщение в течение шести месяцев в году; последнее неизбежно прекратит свое существование, если параллельно пароходному пути будет железнодорожная линия.

7. Утверждение, что монгольское сырье идет по маршруту Монголия – Кяхта – Верхнеудинск, неверно. Основная масса грузов, товара, скота направляется на запад.

8. Вариант Мысовая – Кяхта свяжет Монголию с Байкалом. Северная часть населения Байкала нуждалась в монгольском мясе. Если бы север Байкала имел соединение с Витимом и Леной, то линия Мысовая – Кяхта приобрела бы еще большее значение [9, с. 57].

Участники совещания высказались за направление Мысовая – Кяхта.

Собрание уполномоченных г. Мысовска решило изложить в письме от 28 февраля 1913 г. на имя министра торговли и промышленности свою позицию и позицию населения города, тяготевшего к этой дороге, постройка которой выступала весьма важным фактором для полного экономического развития района железной дороги и, естественно, улучшения благосостояния населения этого района [6, л. 21]. Ввиду того что было выдвинуто два варианта Кяхтинской железной дороги, а именно Мысовая – Кяхта и Верхнеудинск – Кяхта, цель послания заключалась в том, чтобы сообщить правительству особенности того и другого варианта. В письме отмечалось, что наиболее выгодным пунктом смычки Кяхтинской железной дороги с Забайкальской железной дорогой является только Мысовск. Эта выгодность определяется следующими факторами. Железная дорога прошла бы по местности малонаселенной, но чрезвычайно плодородной, покрытой вековым лесом и таящей в недрах своих неисчерпаемые запасы всевозможных ископаемых (меди, золота, каменного угля, магнитного железняка и пр.), добыча которых не производилась за отсутствием удобных и дешевых путей сообщения. Между тем прокладка там железной дороги послужит фактором, способствующим превращению в кратчайший срок этого обширного района в одну из самых густонаселенных в Забайкалье местностей с весьма развитой обрабатывающей промышленностью и значительными сельскими и скотоводческими хозяйствами, так как непосредственно прилегающая к данному варианту местность по рр. Удуге и Джиде и вся Боргойская степь издавна стяжали себе славу житницы Забайкалья. Вариант же Верхнеудинск – Кяхта, по мнению мысовчан, был бы сооружен на местности густонаселенной; уже тогда отмечались случаи переселения жителей этого района в другие места из-за недостатка земельных наделов. Кроме того, район не заслуживал никакого внимания в промысловом отношении из-за отсутствия полезных ископаемых, лесов, свободных земель и т. п. Таким образом, вариант Верхнеудинск – Кяхта не сулил в будущем никаких выгод населению и не способствовал поднятию уровня благосостояния края и его жителей.

Второй важный фактор, подтверждавший преимущество защищаемого варианта Кяхтинской железной дороги, состоял в том, что путь этот являлся кратчайшим от Забайкальской железной дороги до Кяхты, а потому наиболее эффективным для жизни края. По данным изысканий, длина пути Мысовая – Кяхта соответствовала 213 верстам (по трактовой дороге – 180 верст), тогда как путь Верхнеудинск – Кяхта равнялся бы 235 верстам (по трактовой дороге – 240 верст). Разница в длине ветки железной дороги в

22 версты считалась большим минусом для варианта Верхнеудинск – Кяхта, так как (даже не принимая во внимание стоимость ее постройки) одни только эксплуатационные расходы на эти 22 версты ежегодно выражались бы в весьма значительной сумме. Помимо всех вышеприведенных фактов, характеризовавших невыгодность для государства варианта Верхнеудинск – Кяхта, Верхнеудинск уже имел к тому времени установленное удобное сообщение с Кяхтой по р. Селенге; кроме того, Верхнеудинск должен был в самом ближайшем времени наладить с Кяхтой усовершенствованное постоянное автомобильное сообщение, так как договор на данное предприятие уже был подписан военным губернатором Забайкальской области. В связи с этим сооружение подъездного железнодорожного пути на Кяхту от Верхнеудинска могло принести государству и населению региона только вред из-за постоянной конкуренции частных предприятий. При реализации же варианта Мысовая – Кяхта такой конкуренции не возникнет и автомобильное и пароходное предприятия г. Верхнеудинска сохранятся и будут приносить государству и населению прежнюю пользу. Строительство железной дороги на Кяхту от станции Мысовая привело бы к развитию судоходства на Байкале и оживлению торговых путей, идущих с севера Байкала на Бодайбо, на российские золотые прииски.

Отстаивая преимущества своего варианта, кяхтинское купечество выражало готовность осуществить строительство этой линии на частные средства с гарантией облигационного капитала и выделяло 3 млн р. акционерного капитала. Следует отдать должное руководителям Мысовска: наряду с достоинствами предлагаемого варианта они отмечали его недостатки. В послании подчеркивалось, что единственная особенность варианта Мысовая – Кяхта, которую на первый взгляд можно отнести к отрицательным его качествам, заключается в несколько более трудном в техническом отношении сооружении пути на протяжении около 15 верст, так как на этом протяжении линии пришлось бы пересекать хребет Хамар-Дабан. Данное обстоятельство, конечно, удорожало защищаемый вариант. Но вариант Мысовая – Кяхта всё равно оставался выгодным, поскольку разница в стоимости постройки этих двух путей в самый кратчайший срок могла быть покрыта за счет экономии на эксплуатационных расходах (нельзя забывать расходы на 22 версты) [6, л. 21].

30 марта 1913 г. Министерство путей сообщения внесло представление о сооружении железной дороги Верхнеудинск – Кяхта. Совет министров вошел с ходатайством в Государственную думу о разрешении сооружения дороги на средства государства и отпуске 27 005 071 р. на строительные работы. Дума разрешила Министерству путей сообщения строительство линии за счет казны. Законом от 21 июня 1914 г. стоимость строительства линии Верхнеудинск – Кяхта протяжением 231 верста определена в размере 24 079 822 р. [15, с. 76]. Приступить к сооружению линии предполагалось летом 1914 г.

Из всех съездов, совещаний, которые проходили за пределами Верхнеудинска и Мысовска, только один Сельскохозяйственный съезд в Чите в 1911 г. поддержал верхнеудинский вариант, и то, вероятно, по просьбе Верхнеудинского городского общественного управления. Но это решение было продиктовано прежде всего интересами самих участников съезда и того населения, представителями которого они являлись, т. е. живущих на восток от Верхнеудинска. Кроме того, на решение съезда повлияло еще и то, что на обсуждение был предложен только один верхнеудинский вариант. Не исключено, что большинство членов съезда даже и не знали о существовании варианта Мысская – Кяхта. Но если защитой мысовского варианта занимались многие организации, то Верхнеудинская управа сначала в основном сама отстаивала вариант пути на Кяхту и только с 1912 г. начала искать поддержку в других регионах и ведомствах.

В мае 1913 г. решение в пользу верхнеудинского варианта принято в Санкт-Петербурге на совещании по русско-монгольским делам. Начальник Забайкальской железной дороги Ф. И. Кнорринг, Иркутский биржевой комитет, руководство Троицкосавска стояли за мысовское направление. С ними в одном ряду стояло торгующее в Кяхте купечество, «руководимое лишь интересами горячо любимой Родины и объективными соображениями о благосостоянии местного края...» [16]. Другое направление они считали недопустимым. Кяхтинцы выдвигали следующие преимущества: развитие края, обилие леса на Хамар-Дабане, выход грузов к Байкалу, что сохраняло пароходство на Селенге. Естественно, что многие жители г. Мысовска также выступали за мысовской вариант, видя большие перспективы в развитии горной промышленности. Они отмечали удивительное единодушие в вопросе о соединении Кяхты со станцией Мысская, подчеркивая, что большинство совещаний, обсуждавших этот вопрос, и два иркутских генерал-губернатора высказывались на мысовское направление.

Верхнеудинские власти искали поддержку своего предложения в других городах, у предпринимателей и купцов. В этих условиях люди, заинтересованные в мысовском варианте, стали подбирать себе сторонников, проводить различные совещания, съезды и т. д. Мысовской вариант поддерживал иркутский генерал-губернатор. В городе прошло несколько совещаний по этому вопросу. Наиболее полно мысовской вариант был обоснован в послании собрания уполномоченных г. Мысовска министру торговли и промышленности в декабре 1912 г. В этой записке отмечалось, что проведение Кяхтинской железной дороги имело в высшей степени важное значение для г. Мысовска как предполагаемого пункта смычки этой дороги с Сибирской магистралью. Письмо собрания уполномоченных было отправлено в связи с тем, что стало известно: этот вопрос должен рассматриваться на заседании Совета министров, где будет принято окончательное решение о способах проведения этой ли-

нии, а главное, будет решен вопрос о пунктах соединения Кяхтинской железной дороги с Забайкальской [9, с. 52].

Министерство путей сообщения в своем представлении в Государственную думу от 23 марта 1913 г. о разрешении сооружения за счет казны железнодорожной линии Верхнеудинск – Кяхта и о строительной стоимости линии изложило все особенности обоих вариантов, видя небольшие преимущества за указанным направлением. Мысовской вариант оказался более дорогим в эксплуатации и не имел никаких значительных экономических преимуществ, а вынужденное применение на нем крутых уклонов вызвало бы удорожание стоимости дороги, которая и без того обещала быть долгое время дефицитной. Дорогу предлагалось построить однопутной (тоннели – под два пути, но без уборки штроссы под второй путь), уклоны от 0,008 до 0,015, наименьший радиус – 150 саженей, все искусственные сооружения каменные или железные. Пропускная способность для коммерческого движения – 6 пар поездов в сутки, для воинского движения при открытии всех разъездов – 21 пара в сутки. Стоимость дороги – 24 673 015 р. (без подвижного состава), что при длине в 231 версту составляло 106 810 р. на версту главного пути [6, л. 30–30 об.].

В июле 1913 г. представление Министерства путей сообщения «протекло» через думскую комиссию. Таким образом, проект Кяхтинской железной дороги от Верхнеудинска был закончен разработкой. Это был проект, готовый к исполнению.

Но летом 1913 г. иркутский генерал-губернатор Л. М. Князев в письме министру торговли и промышленности поспешил сообщить, что высыпал ему оттиск, не дожидаясь выхода из печати полного издания, из трудов совещаний, проходивших под председательством генерал-губернатора в январе – феврале 1913 г., в котором изложены мнения и заключения о предпочтительности дороги Мысская – Кяхта [Там же, л. 23]. Газета «Новое время» в 1914 г. опубликовала заметку из Верхнеудинска «Подтасовка общественного мнения» [17]. В ней указывалось, что комиссия одобрила направление железной дороги Верхнеудинск – Кяхта, а кяхтинское купечество осталось недовольно. Оно намеривалось «уничтожить значение Верхнеудинска» как уже сложившегося торгово-промышленного центра. Купечество рассчитывало на то, что в случае реализации направления Мысская – Кяхта все торговые склады и конторы, по их мнению, перейдут в Кяхту [18, с. 5].

Таким образом, к 1914 г. вопрос о строительстве линии от Забайкальской железной дороги до Кяхты был решен. Сложившаяся неблагоприятная политическая обстановка, связанная с начавшейся Первой мировой войной, отодвинула на задний план сооружение дороги.

К Кяхтинской железной дороге вернулись весной 1917 г., когда особые межведомственное совещание под председательством товарища мини-

стра путей сообщения И. Н. Борисова рассматривало план железнодорожного строительства в Сибири на ближайшее десятилетие. Сибирское бюро при Совете съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства в своем заключении на схему плана отметило, что из вариантов Кяхтинской железной дороги необходимо отдать предпочтение линии Верхнеудинск – Кяхта [19, с. 73].

В советское время вопрос о проведении Кяхтинской железной дороги не «канул в Лету», а, сохраняя приверженность результатам предыдущих исследований и планам строительства, перешел в плоскость практического осуществления. Строительство железнодорожной линии Верхнеудинск – Кяхта было включено в пятилетний план строительства новых железных дорог Союза. В бюджете НКПС на 1926–1927 гг. были предусмотрены средства на выполнение окончательных технических изысканий. Предварительными совещаниями в НКПС принят за основу вариант дороги, выдвинутый Госпланом БМАССР: по левому берегу Селенги, затем поворачивая направо в обход Моностойского хребта (г. Убиенная) по восточному берегу Гусиного озера с переходом Селенги около Сенлендумы на Кяхту. Вариант этот в значительной степени сохранял преимущества старого верхнеудинского направления и увязывался с проблемами индустриализации Бурятии. Строительная стоимость определена в 34 млн р. (около 150 тыс. р. на verstу) [20, с. 71].

При этом следует отметить, что рассматривалось два варианта направления линии – по левому и правому берегу р. Селенги [21, с. 23–24].

Изыскательские работы на участке Верхнеудинск (Улан-Удэ) – Нушки были выполнены в 1927–1928 и 1934 гг. На заседании межведомственной комиссии по новым путям сообщения 16 февраля 1927 г. был рассмотрен вопрос о линии Верхнеудинск – Кяхта.

Председательствовал И. И. Борисов. Присутствовали: от НКПС – Н. Ю. Старынкевич, П. А. Готье, Е. Г. Иогансон, В. А. Гайдук, К. Н. Ванифтьев, от ВСНХ СССР – И. А. Курлов, от Наркомфина СССР – Н. М. Заборовский, от Наркомвоенмора – А. А. Власов, от РСФСР – Б. П. Белоцерковец, от НКзема – А. А. Соловцов. Персонально приглашены В. М. Гезда и Г. М. Фрейберг. Присутствовали представители от ЦОС, ЦУжел, ЦМ, ЦУМТ, Трансплана, Центрфеки, НКИД, от БМАССР (И. В. Ченкиров и М. В. Ананьев). Повестка дня: о линии Верхнеудинск – Кяхта. Доклад сделал Н. Ю. Старынкевич. Комиссия приняла принципиальное решение о необходимости строительства дороги и поручила Центральному отделу по сооружению железных дорог провести технические изыскания двух вариантов и выяснить наиболее выгодный. От границы железная дорога должна была направиться на Ургу.

Верхнеудинский центр БМАССР забраковал прежний вариант Кяхта – Верхнеудинск и предложил новый. Предлагалось рассмотреть вариант в связи с проектированием железнодорожных мастерских, которые могли

быть в Верхнеудинске. Выдвигался вариант строительства мастерских на разъезде № 18 Забайкальской железной дороги (восточнее станции Верхнеудинск). Госплан РСФСР планировал построить мощный metallurgический комбинат у Мысовска [1, л. 226].

В 1927 г. технические изыскания шли по двум направлениям: по правому и левому берегу р. Селенги и по нескольким дополнительным вариантам для улучшения основного хода. Руководящий уклон составлял 9 тысячных в обе стороны.

В 1928 г. были проведены окончательные изыскания по линии Верхнеудинск – Кяхта с уклоном 9 тысячных и предварительные изыскания по новому направлению Петровский Завод – монгольская граница. Ввиду значительного числа вариантов предшествующих изысканий экспедицией окончательных технических изысканий Верхнеудинск – Кяхта проделаны в поле лишь варианты подходов к Верхнеудинску и вариант перехода р. Селенги у с. Зарубино. Всё остальное обработано камеральным путем. Направление Петровский Завод – монгольская граница проработано в поле полностью. От Петровского Завода трасса направлялась к верховьям речки Тугнуй. Следуя ее правым берегом, у впадения в Хилок линия переходила на левый берег Хилока, затем через водораздел Хилок – Чикой выходила к государственной границе. Конечная станция намечена у с. Киран – станция Монгольская (или Киран).

По произведенному сравнению вариантов наиболее целесообразной являлась линия Верхнеудинск – Кяхта по направлению от Заудинского разъезда на Кордон, Орангой, Гусиное озеро, Зарубино, Карапул Наушкинский. У пос. Зарубино проектировалась деповская станция Зарубино на левом берегу Селенги, далее мост, разъезд Усть-Кяхта, от которого продолжается ветвь на Троицкосавск и Наушки, от границы – линия на МНР. Правобережный вариант до Харитоновской, Подлопатки, Кирана хотя и выгоден по годовому расходу, но нецелесообразен тем, что обходит район Гусиного озера. Помимо этого, от Кирана до крутых перевалов и линию пришлось бы отогнуть на запад для выхода на Орхон и Хара-Гол, что давало 20 км. Открытыми оставались вопросы: требуется ли ветвь на Троицкосавск (уклон 25–30 тысячных) и до какого места следовало довести линию до момента ее продолжения на Улан-Батор? Варианты: до Наушек, до Зарубино, до Усть-Кяхты, т. е. с переходом на правый берег, без ветви на Троицкосавск, до Усть-Кяхты с веткой на Троицкосавск. В этом случае получалась законченная линия от Верхнеудинска до Троицкосавска, но с необходимостью разделения поездов на участке от Усть-Кяхты до Троицкосавска на две – три части. Проведение линии на Троицкосавск было нецелесообразно из-за того, что в этом случае пришлось бы применить двойную тягу и сильно развивать линию (таблица) [Там же, л. 234, 243].

Таблица

Варианты трассирования линии*

Линия	Длина, км	Приблизительная стоимость, р.
Заудинский – Наушки	255,5	31 227 000
Заудинский – Киран	221,3	32 242 000
Зарубино – Усть-Кяхта	12,0	25 890
Усть-Кяхта – Наушки	30,2	33 600
Усть-Кяхта – Троицкосавск (ветвь)	40,0	2 000 000
Наушки – Улан-Батор	365,0	51 000 000
Киран – Улан-Батор (от П. З.)	390,0	55 000 000

* Составлена по: [1, л. 233].

В 1934 г. инженером Протодьяконовым сделано сравнение всех вариантов трасс с учетом изысканий 1928 г. В результате выгодным оказалось направление от Верхнеудинска на Гусиное озеро, которое и задано было ЦУстроем для окончательных изысканий 1934 г. В том году Сибирской экспедицией произведены окончательные технические изыскания по линии Верхнеудинск – Кяхта ходом по берегу Гусиного озера с восточной стороны. Основной ход технических изысканий 1934 г. был следующий: первые 9 км линия трассировалась по левому берегу Уды, затем по Селенге до 40-го км, где проектировался мост. Отрицательным моментом явилось наличие сплошных оползней в сторону озера. Они начинались с 128-го км, у с. Хаян они прерывались и заканчивались на 131-м км. Из-за оползней сделанный в 1934 г. проект не был рассмотрен и утвержден, было предложено провести в 1935 г. в поле трассу по западной стороне озера. Эта работа была выполнена.

Проектирование железнодорожной линии Верхнеудинск (Улан-Удэ) – Наушки было поручено Мостранспроекту. Все полевые работы проводились под руководством А. Ф. Щербакова. Технический проект составлен под руководством С. Н. Степанова и П. Н. Ковяля. Технические проекты больших мостов через р. Селенгу выполнены Мостранспроектом под руководством инженера Н. Ф. Бобрикова. Технический проект и смета новой железнодорожной линии Улан-Удэ – Наушки были рассмотрены НКПС и после внесения различных изменений и дополнений утверждены Экономическим советом при СНК СССР 25 сентября 1938 г.

Значение проектируемой линии заключалось в следующем: обслуживание экспортно-импортных операций с Монгольской Народной Республикой, оказание ей помощи в случае покушения на ее независимость, освоение районов БМАССР – не только тех, по которым пройдет железная доро-

га, но и соседних, а также обслуживание строительства Гусиноозерского комбината.

В ходе развития советско-монгольских торговых отношений грузооборот между государствами увеличился с 45,6 тыс. т в 1929 г. до 104 тыс. т в 1933 г. Растущие хозяйственные, политические и культурные связи между СССР и МНР из года в год могли повышать требования к существовавшим путям сообщения, которые уже на том этапе развития не обеспечивали всех перевозок [22, л. 3].

В 1936 г. на базе Гусиноозерского месторождения намечалось строительство комбината подземной газификации каменных углей. Трест «Подземгаз» уже составлял проект. Первая очередь, которая давала возможность получить 250 тыс. т бензина и питать топливом ТЭЦ мощностью 120 тыс. кВт, должна была быть построена в 1938 г. Кроме того, способом прямого восстановления намечалось получить около 100 тыс. т металла из привозной руды. В связи со строительством комбината проектировались подсобные предприятия: лесопильный завод, завод по производству строительных материалов, целлюлозно-бумажный комбинат.

Грузооборот линии, по подсчетам специалистов, составлял: бензин – 250 тыс. т, металл – 100 тыс. т, руда – 250 тыс. т, целлюлозно-бумажный комбинат – 50 тыс. т, лесосырье – 180 тыс. т, строительные материалы для второй очереди и прочие грузы – 145 тыс. т, а также экспортно-импортные грузы. По данным Западно-Сибирской экспедиции, выполнявшей изыскательские работы в 1935 г., размер экспорта мог составить 200 тыс. т, импорта – 70 тыс. т.

Учитывая дальнейшее укрепление дружественных отношений с Монгольской Народной Республикой, которая вступила на путь некапиталистического развития и развертывания тяжелой промышленности, считаем, что в условиях 1942 г. размер экспортно-импортных перевозок принимался в 300 тыс. т экспорта и 100 тыс. т импорта. Грузы экспорта – это мука, крупа, нефтепродукты, металл. Главный груз импорта – скот. Таким образом, грузооборот к 1942 г. мог составить 1 млн 270 тыс. т.

В связи со строительством Гусиноозерского комбината необходимо было форсировать строительство проектируемой линии Улан-Удэ – Гусиное озеро в первую очередь. «Подземгаз» уже во второй половине 1937 г. планировал завозить оборудование. В НКПС считали, что данных для строительства достаточно и начать его можно было не позже 1937 г. [23, л. 7 об.].

В 1935 г. начались подготовительные работы по строительству железной дороги Верхнеудинск (Улан-Удэ) – Кяхта. В 1936 г. были проведены окончательные изыскания и велась работа по составлению проекта. Полевые работы выполнены под руководством А. Ф. Щербакова, проект составлен под руководством С. Н. Степанова и П. Н. Коваля.

Согласно окончательным изысканиям, линия трассирована от станции Заудинская по правому берегу Селенги до пос. Кордон, затем переход р. Селенги; после 60-го км линия уходила в долину р. Оронгой, пересекая ее через несколько километров, затем входила в долину р. Убукун, через водораздел Убукун – Загустай подходила к северо-западному берегу Гусиного озера; трасса обходила озеро по западной стороне и, пересекая р. Темник, выходила в долину Селенги, следуя ее левым берегом, подходила к Усть-Кяхте, пересекала Селенгу и правым берегом этой реки достигала пос. Наушки.

Решением Правительства СССР выполнение всех видов работ по строительству линии Улан-Удэ – Наушки было возложено на ГУЛАГ НКВД. Возвведение больших мостов через Селенгу было поручено Мостотресту НКПС со сроком окончания строительных работ к 1 января 1939 г. Работы начались в 1937 г., рабочее движение поездов открылось 15 января 1939 г.

Распоряжением Министерства путей сообщения от 4 декабря 1939 г. назначена рабочая комиссия по осмотру готовности железнодорожной линии Улан-Удэ – Наушки к приемке в постоянную эксплуатацию. Возглавлял комиссию М. И. Дорофеев. Акт о готовности этой линии к сдаче в постоянную эксплуатацию при условии устранения недоделок, указанных в приложении к акту, был подписан 13 марта 1940 г. Большие мосты на трассе на 40-м и 226-м км через р. Селенгу были приняты комиссией НКПС, назначенной приказом НКПС от 21 января 1939 г. Этой комиссией была проведена проверка технической документации, предъявленной ЮЖЛАГом НКВД в полном соответствии с приказом НКПС от 31 мая 1937 г. № 112/Ц.

На основании решения Экономического совета при СНК СССР от 23 мая 1940 г. № 707-279/с и приказа комиссара путей сообщения от 26 мая 1940 г. № С-36/Ц комиссия в составе шести человек с 13 июня по 15 июля 1940 г. производила приемку в постоянную эксплуатацию новой железнодорожной линии Улан-Удэ – Наушки от станции Заудинск до станции Наушки включительно с развязкой на станции Тальцы Восточно-Сибирской железной дороги общей протяженностью 247,5 км.

В комиссию входили: заместитель министра путей сообщения (председатель) Ф. И. Кузьмин, заместитель начальника ВСЖД М. И. Дорофеев, начальник ЮЖЛАГа НКВД И. Д. Шемель, начальник производственного отдела ЮЖЛАГа НКВД Б. Г. Барамидзе, заместитель начальника управления Улан-Удэнской конторы Промбанка Н. Ф. Усенко, заместитель начальника службы пути ВСЖД Н. М. Умов. В работе комиссии принимали участие: И. Л. Федчун (представитель ВСЖД), Г. С. Феденев (начальник 5-го отделения службы движения ВСЖД), А. С. Секерин (начальник 15-й дистанции ВСЖД), А. А. Вознесенский (начальник 7-й жилищной конторы ВСЖД), А. П. Воробьев (начальник 5-го паровозного отделения ВСЖД), А. Г. Журавель (начальник вагонного участка ВСЖД), А. Е. Белан (инженер водоснабжения паровозной службы ВСЖД), А. И. Игонан

(инженер водоснабжения паровозной службы ВСЖД), В. И. Лакомизов (инженер-электрик 4-го паровозного отделения ВСЖД), В. С. Ясюченя (начальник депо станции Гусиное Озеро), Т. Ф. Мандрусов (начальник 7-й дистанции связи), П. С. Шумилов (заместитель начальника группы капитального строительства ВСЖД), С. А. Гераскин (механик 7-й жилищной конторы) [9, с. 91].

С 17 июня по 7 июля 1940 г. комиссия производила осмотр непосредственно линии от станции Наушки до станции Заудинск с детальным осмотром земельного полотна, верхнего строения пути, искусственных и гражданских сооружений, тяговых устройств, систем энерго- и водоснабжения, устройств линии связи и временных сооружений. Давалась оценка объему работ, выявлялось соответствие их проекту, определялось качество произведенных работ.

Для сокращения срока работы и более детального осмотра всех сооружений принимаемой железной дороги правительенная комиссия выделила из своего состава рабочие подкомиссии по осмотру всех сооружений по отдельным хозяйствам. Всего было организовано семь подкомиссий по осмотру:

- земляного полотна и верхнего строения пути (председатель – Н. М. Умов);
- искусственных сооружений (председатель – Б. Г. Барамидзе);
- гражданских и технических сооружений (председатель – М. И. Дорофеев);
- систем энерго- и водоснабжения (председатель – А. П. Воробьев);
- станций с оценкой пропускной способности (председатель – М. И. Дорофеев);
- линии связи и СЦБ (председатель – Т. Ф. Мандрусов);
- финансовой части (Н. Ф. Усенко).

Вся линия и сооружения были осмотрены составом комиссии. Кроме того, комиссия проверила соответствие пропускной способности новой железнодорожной линии проекту и сделала проверку состояния пути, пропустив на всем протяжении линии путеизмерительный вагон ВСЖД [24, л. 11–17].

Построенная железная дорога была однопутной нормальной колеи с руководящим уклоном на прямой 9 тысячных в обоих направлениях, предельный радиус кривых – 300 м. Эта линия обеспечивала пропуск до 13 пар поездов в сутки.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 80. Д. 218.
2. Труды Совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири : в 2 т. / под ред. Виктора Попова. Иркутск : Канцелярия Иркут. генерал-губернатора, 1907–1908. Т. 1 : 1907. [3], 218 с. ; Т. 2 : 1908. [3], XXI. 479 с.

3. *Ливеровский А. В.* 50 лет работы на железнодорожном транспорте / А. В. Ливеровский ; [сост. В. Я. Ткаченко ; отв. ред. В. С. Матвиенко]. Новосибирск : Изд-во Сиб. гос. ун-та путей сообщения, 2005. 119 с.
4. Иркутская летопись, 1661–1940 гг. / сост., авт. предисл. и примеч. Ю. П. Колмаков. Иркутск : Оттиск, 2003. 847 с.
5. *Малков Н. И.* К вопросу о Кяхтинской железной дороге (историческая справка) / Н. И. Малков // Жизнь Бурятии. 1927. № 3–4.
6. РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 365.
7. Изыскания железной дороги от станции Мысовой Забайкальской железной дороги на Кяхту. Общая Записка. СПб. : Знаменская тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1910. 86 с.
8. *Кашкин К. Н.* К проекту железной дороги Мысовая – Кяхта / К. Н. Кашкин // Железнодорожное дело. 1909. № 21–22.
9. Железнодорожная артерия Монголии: очерки истории железнодорожного транспорта в Монголии / под общ. ред. В. Г. Третьякова. Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 2001. 606 с.
10. *Верблюнер А. И.* Проект постройки железной дороги от Мысовска до Троицкосавска и Кяхты в связи с ее продолжением по Монголии через Ургу до Калгана / А. И. Верблюнер // Труды Троицкосавско-Кяхтинского отделения Приамурского отдела императорского русского Географического общества. 1909. Вып. 1, 2.
11. Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1911. № 20.
12. Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1911. № 34.
13. Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении / под ред. П. П. Червинского. СПб. : Тип. т-ва С. Суворина «Новое время», 1913. 212 с.
14. К постройке железной дороги Мысовая – Кяхта // Железнодорожное дело. 1912. 1 сент. № 33.
15. Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 г. Пг. : Тип. М-ва путей сообщения (т-ва И. Н. Кушнерев и К°), 1914. 144 с.
16. Забайкальская новь. 1913. № 1763.
17. Новое время. 1914. 29 янв.
18. Ответ сторонникам Мысовского варианта по вопросу о направлении Кяхтинской железной дороги. Верхнеудинск : Верхнеудин. гор. обществ. упр., 1914. 32 с.
19. План железнодорожного строительства в Сибири на ближайшее десятилетие: заключение Сибирского бюро при съезде представителей биржевой торговли и сельского хозяйства на схему плана железнодорожного строительства в Сибири, выработанного Особым межведомственным совещанием под председательством товарища министра путей сообщения И. Н. Борисова. Пг. : Типо-лит. Н. Г. Мазур, 1917. 79 с.
20. Перспективы и ближайшие задачи хозяйственного строительства Бурят-Монгольской АССР. Верхнеудинск : Тип. ЦСНХ БМ АССР, 1927. 89 с.
21. Проблемы капитального строительства Восточной Сибири : сб. ст. / под ред. И. Ф. Трелина, А. И. Горавского. Иркутск : Тип. изд-ва «Власть труда», 1926. Вып. 2 : Пути сообщения. Торговля с Монголией.
22. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 12. Д. 1143.
23. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 12. Д. 1228.
24. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 60. Д. 1556.
25. РГА в г. Самара. Ф. Р-232. Оп. 1–4. Д. 772. Л. 7.